I

DEUTSCHE

Flugscheiben und U-Boote

ÜBERWACHEN DIE WELTMEERE

O. Bergmann

Die juristische Prüfung vor Drucklegung dieser Schrift gewährleistet, daß keine straf-rechtlichen Bestimmungen gemäß STGB verletzt werden.

Vertrieb durch HUGIN, Gesellschaft für politisch, philosophische Studien e.V., 5802 Wetter/Ruhr 4, Postfach 13
Eigendruck
Schutzgebühr: je Stück 15,-- DM
3 Stück 40,-- DM

Konten:
Postscheckkonto
Dortmund 1750 20-462
(BLZ 440 100 46)

Volksbank Witten
Nr. 700 3102 100
(BLZ 452 600 41)

O. Bergmann

I

DEUTSCHE

Flugscheiben und U-Boote

ÜBERWACHEN

DIE WELTMEERE

HUGIN GESELLSCHAFT FÜR POLITISCH-PHILOSOPHISCHE STUDIEN E. V.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Unsere erste Schrift über die Deutschen Flugscheiben erschien im Jahre 1983. Seinerzeit hatten wir uns lediglich die Aufgabe gestellt, so gut wie möglich den Nachweis zu führen, daß die seit nunmehr vier Jahrzehnten in allen Teilen der Welt beobachteten 'UFOs' nicht außerirdischer Herkunft, wie die Internationalisten über ihre Weltmedien verbreiten lassen, sondern rein deutschen Ursprungs sind.

Allerdings mußten wir mehr und mehr feststellen, daß nicht nur annäherndes Wissen über diese deutschen Entwicklungen vor 1945 fehlte - weitgehendst auch in deutsch oder national gebliebenen Kreisen - sondern auch das sogenannte 'UFO'-Thema an sich, also die Ereignisse der letzten Jahrzehnte, größtenteils unbekannt geblieben waren. Ja, die Zusammenhänge wurden und werden meist immer noch - ganz im Sinne der herrschenden Alliierten - süffisant belächelt und als Unfug abgetan. Um diese beabsichtigte Wirkung zu erzielen, wurde selbst die besatzungs-nationale Presse in der BRD mit eingespannt.
Aufgrund dieser Situation fühlten wir uns nach und nach verpflichtet, nicht nur den Nachweis der deutschen Herkunft schrittweise zu erbringen, sondern auch über die weltweiten Flugscheiben-Sichtungen (UFO-Beobachtungen) bis hin zu militärischen und sonstigen Geschehnissen der letzten Jahrzehnte viel ausführlicher zu berichten, als anfänglich vorgesehen. Weil die reichsdeutsche Strategie so grandios abläuft und daduch wiederum so unglaubwürdig erscheint, fühlten wir uns ebenfalls veranlaßt die Tatsachen durch Quellenmaterial und Dokumente gut zu belegen. Nur das ist der Gund dafür, warum wir dieses große DIN-A4-Format gewählt haben.

Die politische Situation im besetzten Deutschland wäre niemals so verhängnisvoll, so nachteilig für das Deutsche Volk verlaufen, wenn es den Feinden nicht so meisterhaft gelungen wäre, auch auf diesem Sektor das Volk zu belügen und hinters Licht zu führen. Selbst der noch zu einem großen Teil mit Deutschen besetzte Behördenapparat hätte sich niemals so für die herrschenden Besatzer - somit gegen das eigene Volk - einspannen lassen, wenn er sich darüber im klaren gewesen wäre, daß er sich für die heutige 'Kollaboration mit dem Feind' vielleicht schon bald zu verantworten hat.

Unseren Lesern sei an dieser Stelle nochmals gedankt, für die vielen Einsendungen, und Zeitungsmeldungen teils aus allen Teilen der Welt - oft schon dankenswerter Weise mit beigefügten Übersetzungen. Ebenfalls für die vielen Briefe und Anregungen. Gleichzeitig möchten wir um Verständnis bitten, wenn wir aus Gründen der Arbeitsüberlastung nicht immer antworten konnten.

Wir hoffen, daß es uns mit dieser Schrift gelungen ist, das Wissen um dieses schwierige Thema, weiter zu vertiefen und zu festigen.

Adolf Hitler am <u>**19. April 1945**</u> zu Oberst H.U.Rudel:

Sie haben leicht reden, seit 1943 versuche ich ununterbrochen Frieden zu schließen, aber die Alliierten wollen es nicht, sie fordern von Anfang an bedingungslose Kapitulation. Mein persönliches Schicksal spielt natürlich keine Rolle, aber daß ich bedingungslose Kapitulation für das deutsche Volk nicht annehmen konnte, wird jedem vernünftigen Menschen einleuchten. Auch jetzt schweben noch Verhandlungen, an deren Erfolg ich aber nicht mehr glaube. Darum müssen wir diese Krise auf jeden Fall überstehen, damit entscheidende Waffen uns noch den Sieg bringen können.
Als Antwort auf Rudels Meinung, daß der Krieg zu diesem Zeitpunkt nicht mehr nach beiden Seiten hin, erfolgreich beendet werden könne. Aus dem verbotenen Buch 'Trotzdem', von Oberst Rudel. (1*)

Schon zu Beginn des Polenfeldzuges erklärte der Führer:

Und wenn der Feind ganz Deutschland überschwemmt, dann wird der Krieg vom Ausland fortgesetzt, kapituliert wird nicht. (2*, S.16)
Was soviel bedeutet, daß Vorbereitungen für diesen Ernstfall der Feindbesetzung, schon vor Kriegsbeginn im Gange waren; und das ist heute in Teilbereichen auch nachzuweisen!

Die Absetzung reichsdeutscher U-Boote vor 1945

Im weitaus größten Teil der U-Boot-Literatur des II.Weltkrieges wird der Eindruck vermittelt, es gebe keine entkommenen reichsdeutschen U-Boote über deren Verbleib man auf alliierter Seite, also sogenannt offiziell, nichts wüßte. Auch seitens der Besatzungsmedien wird dies seit 1945 bei jeder passenden Gelegenheit lautstark behauptet. Demnach hätte es keine U-Boote zur Absetzung nach Übersee, in die Südsee, in die Antarktis, nach Südamerika oder in die nordpolaren Gewässer und ebensowenig 'Flucht-U-Boote für Nazi-Größen' gegeben.

Aber Desinformation ist ein bis zur Perfektion gesteigertes Mittel der Politik und wird insbesondere seit 1945 im besetzten, geteilten und entrechteten Deutschland zur Irreführung des Deutschen Volkes eingesetzt, um jedwedes Aufwachen zu verhindern. Das ist innerhalb dieser Gesamtvorgänge nicht nur Deutschland betreffend, national, sondern auch global zu verstehen. Das heißt, diese Reichsdeutschland betreffenden Aktivitäten nach 1945 werden gegenüber der gesamten Weltbevölkerung mehr oder weniger wirkungsvoll verschleiert.

Es hat sehr triftige Gründe, wenn von Seiten der USA und vor allem Englands der überwiegende Teil der reichsdeutschen U-Bootunterlagen seit nunmehr 43 Jahren beschlagnahmt und mit dem Geheimvermerk SECRET versehen, dem rechtmäßigen Besitzer vorenthalten wird. Mit dieser Geheimhaltung wird bezweckt, daß sowohl deutscherseits, als auch weltweit Schlußfolgerungen verhindert werden, die zum Erkennen der wahren Weltlage nach 1945 von größter Bedeutung wären. Wohlgemerkt, die oben genannte Einbehaltung der Akten betrifft nicht die Marineakten allgemein, sondern nur die U-Bootunterlagen.

Das Bundesarchiv in Koblenz, das über 76 km Akten und Buchbestände verfügt, besitzt mehrere hundert Laufmeter allgemeine Marineakten des II.W.K. Selbst weit über 100 lfm der damals noch in den Kinderschuhen steckenden kaiserlichen U-Boote des I.W.K., dagegen nur sehr bescheidene zwei lfm der hiergegen riesig angewachsenen U-Bootwaffe des zweiten Krieges. In dem umfassenden Nachschlagewerk:'Das Bundesarchiv und seine Bestände', Boldt-Verlag, Boppard a.R., wird diese Einbehaltungsmaßnahme der Alliierten, ganz wie heute üblich im kniefallartigen Stil gegenüber den heutigen Besatzungsherren so formuliert:

> Akten und KTB (Kriegstagebücher) aller Kommandobehörden, Stäbe, Flottillen und U-Boote befinden sich noch bei der britischen Admiralität in London, sehr wenige Kriegstage- und Logbücher einzelner Boote bei der Library of Kongress. Im Bundesarchiv liegen bisher nur einige Kopien aus KTB und aus Akten technischen Inhalts vor.

Weil eben allgemeine Marineunterlagen im Bundesarchiv so gut wie vollständig vorhanden sind, kann mit gutem Grund gefolgert werden, daß für diese Langzeitbeschlagnahme, speziell nur der U-Bootakten, ganz besondere Gründe maßgebend waren und wohl auch heute noch sein müssen. Genau diese Gründe wurden in der HUGIN-Schriftenreihe 'Geheime Wunderwaffen' I-III schon näher dargelegt und daher hier als dem Leser bekannt vorausgesetzt, wie zum Beispiel:

> Das reichsdeutsche Absetzungsmanöver um 1945 zu überseeischen Stützpunkten; zu einem Großteil mit U-Booten der neuesten Bauart aus den Jahren 1943-45.
>
> Die mit Höchstleistung betriebene Produktion revolutionärer U-Boottypen, beginnend ab 1943 und sich bis 1945 noch steigernd, trotz der zunehmenden Kriegswirren.
>
> Entwicklung neuer Antriebsarten, wie den Walter-Antrieb und den Elektrogravitations-Antrieb, sowie die ab 1943 erfolgreiche Unterbindung der U-Bootortung durch den Feind.

Der nach Prof.Walter benannte Walter-Antrieb wurde schon ab 1933 entwickelt. Das er-

ste Versuchsboot V 80 erreichte schon bei der ersten Probefahrt eine Unterwassergeschwindigkeit von 26 kn, also fast 50 km, und übertraf damit die damals bis 9 kn übliche U-Bootgeschwindigkeit erheblich. Der untere Teil dieser Boote hatte die Form einer stehenden Acht, der Antrieb erfolgte mit Wasserstoffperoxid. Spätere Boote erhielten noch zusätzlich Elektro- und für die Überwasserfahrt Dieselmotoren.
U 792 - U 795 sowie U 1405 - 1407, später bis 1416 hatten Walter-Antrieb, ferner Boote mit 2000er und 4000er Nummern.
Um die Feindspionage und den organisierten Verrat zu überspielen, kann davon ausgegangen werden, daß die damals gemachten offiziellen deutschen Angaben über Tauchtiefen, PS, Knoten, usw. vielfach untertrieben waren. Daher sind auch immer wieder Differenzen festzustellen, zwischen Angaben aus den nicht beschlagnahmten Unterlagen, wie sie der Fachliteratur zu entnehmen sind einerseits und protokollierten Erlebnisberichten einzelner U-Bootmänner, andererseits. Hier ein Beispiel:

In der allgemeinen U-Bootliteratur wird das zur VII C Klasse gehörende U 558 genannt, geführt von Kptlt. Krech, welches am 20.7.1943 vor Nordspanien nordwestlich von Kap Ortegal nach einem Fliegerangriff selbst versenkt wurde.
In dem protokollierten Bericht des Marinesoldaten Franz We... hingegen, siehe Bericht in Geheime Wunderwaffen Bd.I, S.47, ist sein U 558 nicht der VII C Klasse zugehörig, war nicht von Kptlt. Krecht, sondern von Kapitän zur See Schermann geführt. Ist nicht bei Ortegal versenkt, sondern nach einem Maschinenschaden vor Island aufgetaucht und befand sich in einem U-Bootverband unter Korv.Kapt.Moehle, welcher nach Mar del Plata, Argentinien, höchstwahrscheinlich zwecks Absetzung, ausgelaufen war.
Aufgrund anderer Berichte wissen wir heute, daß beispielsweise die Nummern versenkter Boote erneut auf die revolutionären neuen Boote übertragen wurden - so muß es auch bei U 558 der Fall gewesen sein - aber sehr wahrscheinlich nur dann, wenn diese neuen Boote mit den erneut benutzten Nummern nicht mehr in den allgemeinen Kriegseinsatz kamen, sondern einer ganz neuen Bestimmung zugeführt wurden.
Das von Franz We... beschriebene Boot hatte 2 Turbinensätze mit je 12 000 PS und erreichte eine damals noch nicht zu findende Leistung von 75 (!)Knoten und hatte einen Walter ähnlichen, aber noch besseren Antrieb. Das von Krecht geführte U 558 ging schon im Sommer 1943 verlustig, während Franz We... erklärte: '...noch im Jahre 1943'(was auf das Jahresende hindeutet) übernahmen wir das **n e u e** Boot mit der Nummer U 558.

Ab 1943 wurden die **Elektroboote**, Küstenboottypen Nr.XXII und XXIII, der Hochseetyp XXI, aber auch solche mit noch höheren römischen Ziffern, mit Nachdruck gebaut. Dezember 1944, vor allem Januar und März 1945 erreichte Deutschland die höchsten U-Boot Produktionsziffern der ganzen Kriegsjahre, mit 27 / 37 / 27 Stück pro Monat, trotz der zu jener Zeit katastrophalen Kriegswirren. Großadmiral Dönitz erklärte zu den neuen Elektrobooten:

> Durch diese Typen war die Überlegenheit, die die (feindliche) Abwehr dem U-Boot gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe kürzester Wellen beruhte, ausgeschaltet. Das U-Boot blieb - für die Ortung nicht feststellbar - unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an. Aus:'Zehn Jahre und zwanzig Tage'; Karl Dönitz.

Die neuen Typen ab 1943 waren größtenteils als U-Boote im eigentlichen Sinne anzusehen, denn sie konnten jetzt weiteste Entfernungen beständig unter Wasser fahren ohne aufzutauchen, erzielten beträchtliche Tauchtiefen und waren, wie gesagt, nicht mehr zu orten; lediglich in ganz flachen Küstengewässern, wo sie auch visuell auszumachen waren. Wo z.B. das Elektroboot U 2538 - höchstwahrscheinlich gleichfalls auf der Absetzungsroute nach Südamerika - nach Feindbeschuß selbst versenkt werden mußte:

> Viele aus Bormanns innerem Kreis hatten den Auftrag erhalten, nach Flensburg zu kommen, von wo aus sie mit einem oder mehreren der drei neugebauten Walter-U-

Boote flüchten sollten. Diesen Teil des Planes hatte man 'Unternehmen Regenbogen' getauft. Die Alternative zu den U-Booten war, sich über die 'grüne Grenze' nach Dänemark zu schleichen und sich dort zu verstecken oder weiter zu gehen, um in Schweden um Asyl zu bitten.

Auch Himmler sammelte seinen Kreis in Flensburg. Aber nur, um auf Walter Schellenbergs Nachricht über Asyl in Schweden zu warten.

....aber irgend etwas klappte nicht für beide Gruppen der leitenden Personen. Der Bormann-Gruppe geschah es, daß die U-Boote entweder nicht kamen, oder daß es sich als unmöglich erwies, durch die schmalen dänischen Gewässer herauszukommen. Mindestens eines der Walter-U-Boote versuchte unmittelbar nach der Kapitulation, durch den Öresund zu dringen. Aber U 2538 (dieses Elektroboot wird hier irrtümlich als Walter-U-Boot bezeichnet; Anm. des Verfassers) wurde beschossen und beschädigt und Kapitän Heinrich Klapdor mußte nach Ätö (eine Insel vor der Flensburger Bucht) fahren, wo alle Passagiere am Abend des 6.Mai an Land gesetzt wurden. (3*, S.30)

Zu diesem Zeitpunkt waren die U-Boote noch verwundbar, durch Beschuß, Wasserbomben usw., was aber - worauf wir noch zu sprechen kommen - Jahre später nicht mehr möglich war. Nun, viele, wie z.B. Reichsleiter Martin Bormann, sind doch noch nach Südamerika gekommen; bei Schwierigkeiten etwas später, teils über Umwege, oder bei einem erneuten Versuch. Denn die Fluchtroute Nord bestand bis 1948, für einige Wenige auch noch länger. Wie ja auch der Römische Weg über Italien und ähnliche andere Absetzungswege über viele Jahre bestanden haben. Die nach 1945 in die Welt gesetzte Geschichte über Bormanns Tod an der Weidenhammer Brücke in Berlin, nach seiner Flucht aus dem Führerbunker, diente wohl nur der anfänglichen Irreführung zwecks besserer Absetzung.

Bezüglich der Absetzung mit U-Booten war die Flensburger Bucht ein geographisch wichtiger Punkt. Hier befand sich der deutsche U-Boothafen Mürwik und unweit der Bucht, eben hinter der deutsch/dänischen Grenze, lag die königliche Sommerresidenz 'Schloß Graasten':

Im Krieg richtete die SS dort ein Lazarett ein. Da die deutschen Armeeinheiten im nördlichen Schleswig-Holstein bis zum Schluß intakt blieben, war Schloß Graasten das letzte Lazarett in deutscher Hand. **Das blieb es noch über den Waffenstillstandstag hinaus.** Dadurch bot es den Flüchtenden des Großdeutschen Reiches noch eine letzte Möglichkeit, sich in Verwundete oder in Krankenträger zu verwandeln. Ende Juni (1945), kurz nachdem Bormann dort eingetroffen war, traten die Dänen auf den Plan und forderten die Deutschen auf, das Schloß unverzüglich zu räumen. (4*, S.295)

Gemäß dem dänischen Buch 'Flugtrute Nord',S.27, war Bormann der Planleger der nördlichen Absetzungsroute. Gehlen und Skorzeny hätten sie organisiert. In 'Geh. Wunderwaffen' Bd.III wurde schon erwähnt, daß die deutschen Nord-und Ostseeküsten, Schleswig-Holstein, Dänemark und das südliche Skandinavien die von deutscher Seite am längsten verteidigten Räume waren, vermutlich um die Absetzung abzusichern. Vor allem aus den Führungskreisen konnten viele erst April/Mai 45, oft unter gefahrvollen Umständen, Deutschland bzw. Berlin verlassen. Wenige sind dabei gescheitert, sind in Gefangenschaft geraten oder haben gar den Tod gefunden. Andere sind noch über Jahre nach der Besetzung nachgezogen worden. Dabei darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß wiederum andere Gruppen schon viele Jahre vor 1945, selbst vor Kriegsbeginn mit dem Aufbau von geheimen Stützpunkten beauftragt waren.

Im gesamten norddeutschen und dänischen Raum war im April/Mai 45, neben den allgemeinen Flüchtlingen, eine starke Anhäufung von absetzungsbereiten Führungskräften festzustellen, die kurzfristig hier und da untergebracht werden mußten. Darüber berichtet auch der Rundbrief Nr.6,Dez.1979 an ehemalige Schülerinnen der 'Kolonialen Frauenschule Rendsburg', kurz Kolo-Schule genannt:

Gleich nach Ostern mußte das Mütterheim im Haus Afrika (das ist eines der Schulgebäude) geräumt werden, die SS hatte die Schule beschlagnahmt! ..... Mit großen Mercedes-Wagen kamen Herren mit ihren Damen als Flüchtlinge aus Berlin, machten aber in keiner Weise den Eindruck wie arme Menschen. .... Ein Zimmer nach dem anderen mußten wir auch im Haupthaus räumen.

Nach dem 1.Mai und nach einem Luftangriff auf Rendsburg, heißt es weiter:

Wir hocken im Haupthaus im untersten Geschoß auf all unserem Hab und Gut, die Leute von der SS unter uns ... Am nächsten Tag war es um uns herum merkwürdig still und leer. Das verbotene Gebiet um Haus Afrika zeigte sich plötzlich als Lazarett-Gebiet. Die meisten Leutchen waren noch in der Nacht verschwunden. SS-Maiden, die zurückgeblieben waren, trugen Schwesternhelferinnen-Tracht, die Rote-Kreuz-Fahne wehte, männliche Uniformierte trugen Sanitäterbinden am Arm. Der Eßsaal wurde in aller Hast als OP-Saal hergerichtet, alles sah sehr barmherzig aus. Verwundete, von denen bisher keiner etwas gewußt hatte, waren auch da!...

Das Büro im Haupthaus wurde zur Befehlsstelle eines Korvettenkapitäns und Eichenlaubträgers, der die Verteidigung Rendsburgs leiten sollte. Wir hörten Telefongespräche mit, die bestimmt nicht für unsere Ohren bestimmt waren, es schien, als ob alle Fäden in dem kleinen Büro zusammenliefen. Irene Pritzen-Steinhorst.

Demgemäß hatte die SS die Kolo-Schule vorübergehend beschlagnahmt, einen Teil zum Sperrgebiet erklärt und der weitaus größte Teil war zwischen dem 1.u.3.Mai 1945 wieder verschwunden. Der verbliebene Rest verwandelte die Schule nun in ein 'Lazarett', verschwand aber beim Näherrücken der Engländer ebenfalls. Immer der jeweiligen Situation angepaßt, verlief die 'Große Absetzung' so oder ähnlich.

Noch vor der Feindbesetzung schrieb der bekannte deutsche Schriftsteller Ernst Jünger:

Der wirkliche Kern unseres Volkes wird - selbst wenn wir besiegt werden - seine Überzeugung nicht verlassen, daß es der Welt nur gut gehen kann, wenn wir an der Spitze stehen ... Unsere Zeit kommt wieder. Deswegen müssen wir jetzt mit einer **Arbeit anfangen, bei der die kriegerischen Vorbereitungen nur der kleinere Teil sind.** (3*, S.37)

Der zur Fluchthilfe vom argentinischen Staatspräsidenten Peron nach Skandinavien gesandte Carlos R.Pineyro hatte freie Hand, Tausende dieser sogenannten 'Techniker' von Skandinavien nach Argentinien zu senden. Aber abgesehen von den eigentlichen Wissenschaftlern, die über dieses Netz nach Argentinien kamen, waren alle Nazi-Offiziere, die meisten SS-Männer und Luftwaffen-Offiziere, welchen man eine Stellung in der argentinischen Armee versprochen hatte. (3*, S.39)

Auf Irland habe es auch eine NS-Organisation, die 'Gruppe 43', gegeben, die sich um ankommende Nationalsozialisten aus Skandinavien kümmerte und ihnen weiter zur Flucht verhalf. (3*, S.44)

Ein Dänischer SS-Mann, Poul A., habe erzählt, daß Bormann sich nach der Absetzung noch ca. 4 Monate in Kopenhagen aufgehalten habe. Danach sei er nach Schweden gegangen. (3*, S.47)
Ende November 1945 habe die schwed.Polizei in Hälsingborg Wind davon bekommen, daß sich Bormann im Hamilton-Haus in Hälsingborg aufhalte. Er sei dort schon drei Wochen gewesen. Eiligst sei versucht worden ihn woanders unter zubringen. Am 19.1.1946 sei Bormann in Göteborg gesehen worden. Im Dez. 1946 habe man in der schwedischen Zeitung 'Arbetet'(Die Arbeit) lesen können, daß Bormann zusammen mit einem der Leiter der Werwolf-Bewegung, Artur Axmann und dem Gauleiter Ernst Wilhelm Bohle am 13. und 14.April 1946 auf einem Treffen in Malmö (Südschweden) gewesen sei. (3*, S.62)

Bohle wurde später noch gefaßt, und in Nürnberg vor das Tribunal der 'Sieger' gestellt. Reichsleiter Bormann soll auf diesem Treffen in Malmö erklärt haben:'**Wir kommen wieder, aber in einer Form, die die Welt nie vergessen wird !**', gemäß der südamerikanischen Zeitung 'Zig-Zag', Santiago de Chile vom 19.Juni 1947.
Der Widerstand in Dänemark wie auch in den skandinavischen Ländern war in zwei gegenseitig verfeindete Gruppen gespalten, in den internationalen und nationalen Widerstand. Der letztere half den Deutschen auf vielfältige Weise bei der Flucht und Absetzung.

Das in früheren HUGIN-Schriften schon angeschnittene Thema über die Absetzung von Gruppen wie auch einzelner Personen, verlassen wir wieder und kehren zur Absetzung der Boote zurück. Selbstverständlich ist das Eine mit dem Anderen eng verflochten.

Berichte, wie der obige, über U 2538 existieren verständlicher Weise nur über solche Boote, die im Rahmen der Absetzung irgendwo gescheitert waren, denn über die große Zahl der glatt durchgekommenen Boote kann ja gar nichts bekannt geworden sein.

Eine annähernde Vorstellung über im Zuge der Absetzung entwichene Boote erhalten wir aus dem nachfolgenden Quellenmaterial von Bodo Herzog, erschienen im seriösen Militärbuchverlag J.F.Lehmanns, München, 1968. Zu diesem Zeitpunkt, 23 Jahre nach dem sogenannten 'Kriegsende', ist der Verbleib von mehreren Hundert deutschen U-Booten noch nicht bekannt. B.Herzog setzt dafür den Vermerk: 'Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt'!
Bei den bekannten Booten, nennt uns die 31 seitige Tabelle das Datum der Indienststellung, sowie Zeitpunkt, Art und Ort des Bootsverlustes. Ein Kreuz steht für versenkt, ein Kreuz in Klammern für selbstversenkt. Wenn schon über die Boote die uns hier interessieren kein Indienststellungs-, sondern nur ein Abnahmedatum (A) vorliegt, weil sie nicht mehr zum üblichen Kriegseinsatz gelangten, so müßte doch zumindest ihr späterer Verbleib bekannt sein, wie z.B. bei den verschiedenen von den Engländern erbeuteten und in der Operation 'Deadlight' zwischen dem 25.11.1945 und dem 7.1.1946 westlich der Hebriden versenkten U-Booten.
Daher sind einige hundert fehlende U-Boote nur im Rahmen der von uns dargestellten Zusammenhänge verständlich und logisch erklärbar.

Auszugsweise Wiedergabe der U-Boot-Tabelle:

Verbleib der deutschen Uboote 287

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 1405	21.12.44	O	Rex	4./5. 5.45	O	Rex	(+)	Eckernförder Bucht
U 1406	8. 2.45	O	W. Klug	5. 5.45	O	W. Klug	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 – Bergung – 15.9.45 → USA
U 1407	13. 3.45	O	Heitz	5. 5.45	O	Heitz	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 – Bergung → England: U-Meteorite
U 1408	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 1409	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 2111	A: 15.5.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2112	A: 5.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2113	A: 7.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2251	A: 15.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2252	A: 17.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2253	A: 19.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2254	A: 20.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2255	A: 21.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2256	A: 22.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2257	A: 28.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2258	A: 2.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2259	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2260	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2261	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2262	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2263	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2264	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2265	A: ?							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2266	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2267	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2268	A: 8.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2269	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2270	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2271	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2272	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

BODO HERZOG

60 JAHRE
DEUTSCHE UBOOTE
1906–1966

MIT 118 UBOOTSKIZZEN
UND 1 KARTE
VON
HELMUT FECHTER
SOWIE 137 FOTOS

J. F. LEHMANNS VERLAG
MÜNCHEN

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 2273	A: 11.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2274	A: 12.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2275	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2276	A: 11.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2277	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2278	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2279	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2280	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2281	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2282	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2283	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2284	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2285	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2286	A: 18.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2287	A: 19.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2288	A: 21.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2289	A: 25.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2290	A: 23.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2291	A: 17.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2292	A: 18.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2293	A: 19.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2294	A: 21.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2295	A: 23.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt.

A = Abnahmedatum

U 2368	?10. 4.45[4])	O	Ufermann	5. 5.45	O	Ufermann	(+)	Geltinger Bucht
U 2369	18. 4.45	O	H. Schulz	5. 5.45	O	H. W. Pahl	(+)	Geltinger Bucht
U 2370	15. 4.45	O	Bornkessel	3. 5.45	O	Bornkessel	(+)	Hamburg-Finkenwerder
U 2371	?24. 4.45[5])	O	J. Kühne	3. 5.45	O	J. Kühne	(+)	Hamburg-Finkenwerder
U 2372								fast fertig – Verbleib?
U 2373								fast fertig – Verbleib?
U 2374		O	Waldschmidt					fast fertig – Verbleib?

U 2375 bis U 2377 — fast fertig – Verbleib?
U 2378 bis U 2400 — im Bau – zum Teil vor der Fertigstellung

U 2550	Sta: 3.45	O	G. Wolff	11. 3.45 8. 4.45			+	Hamburg: Fli
U 2551	4.45	K	Schaar	5. 5.45	K	Schaar	(+)	Flensburg – Solitude
U 2552	20. 4.45	K	J. Rudolph	3. 5.45	K	J. Rudolph		

U 2553 bis U 2564 — fast fertig

U 2553	Kiellegung: 12.12.44
U 2554	Kiellegung: 14.12.44
U 2555	Kiellegung: 20.12.44
U 2556	Kiellegung: 23.12.44
U 2557	Kiellegung: 30.12.44
U 2558	Kiellegung: 1. 2.45
U 2559	Kiellegung: 4. 2.45
U 2560	Kiellegung: 12. 2.45
U 2561	Kiellegung: 15. 2.45
U 2562	Kiellegung: 24. 2.45
U 2563	Kiellegung: 28. 2.45
U 2564	Kiellegung: 29. 3.45

U 2565 bis U 2608: Keine Kiellegung
U 2609 bis U 2631: Aufträge am 1.12.44 zurückgestellt
U 2632 bis U 2645: Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt
U 2646 bis U 2762: Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 annulliert

U 3050	18. 4.45 Sta:	O	Reimann	5. 5.45			(+)	Wesermünde
U 3051	20. 4.45	O	Müller-Koebl	5. 5.45			(+)	Wesermünde
U 3052	Kiellegung: 22. 1.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3053	Kiellegung: 21. 1.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3054	Kiellegung: 27. 1.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3055	Kiellegung: 25. 1.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3056	Kiellegung: 7. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 3057	Kiellegung: 4. 2.45	O	Neumann					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3058	Kiellegung: 17. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3059	Kiellegung: 15. 2.45	K	Knecht					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3060	Kiellegung: 25. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3061	Kiellegung: 24. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3062	Kiellegung: 9. 3.45	O	K. H. Schröter					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3063	Kiellegung: 7. 3.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3064 bis U 3088: Keine Kiellegung mehr								Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3089 bis U 3100: Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt								
U 3101 bis U 3176: Aufträge (6.5.44) – Kein Baubeginn								
U 3177 bis U 3295: Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 zurückgestellt								
U 3296 bis U 3500: ø								
U 3501	29. 7.44	O	Münster	5. 5.45		(unbesetzt)	(+)	Wesermünde
U 3502	19. 8.44	O	H. Schultz	3. 5.45	O	H. Schultz	(+)	Hamburg
U 3530	23. 3.45	K	Brauel	3. 5.45		(unbesetzt)	(+)	Kiel
U 3531	Sta: 10. 2.45			3. 5.45		In Travemünde →	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde abgeschleppt
U 3532	Sta: 20. 2.45	O	Niemeyer?	5. 5.45		Bei Brunsbüttelkoog →	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde abgeschleppt
U 3533	Sta:2.45	O	Jaenicke	3. 5.45		Kiel	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde-Kiel abgeschleppt
U 3534	Sta:2.45	O	Wolff					Kurz vor Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3535	Sta:2.45	O	Zenker					Kurz vor Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3536	Sta:2.45	O	Gode				(+)	Kurz nach Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3537	Sta:2.45	O	Korndörfer					Kurz nach Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3538	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3539	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3540	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3541	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3542	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3543 bis U 3571: Keine Kiellegung								
U 3572 bis U 3574: Auftrag 6.5.44								
U 3575 bis U 3642: Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt								
U 3643 bis U 3684: Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 zurückgestellt								
U 3685 bis U 3695: Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 annulliert								

U 4001 bis U 4120 — Unfertig

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 4501 bis U 4700 — Unfertig bzw. sistiert, falls kein Baubeginn								
U 4711	21. 3.45	O	Endler	4. 5.45	O	Endler	(+)	Kiel (nach Fli)
U 4712	3. 4.45	O	Rohlfing	4. 5.45	K	Fleige	(+)	Kiel (nach Fli)
U 4713	Sta: 19. 4.45			3. 5.45			(+)	Kiel – bis zu 95% fertig
U 4714	Sta: 26. 4.45	O	von Ahlefeld	3. 5.45			(+)	Kiel – bis zu 95% fertig
U 4715 bis U 4718 — Bis zu 95% fertig								
U 4719		O	Waldschmidt					unfertig bzw. sistiert
U 4720 bis U 4891 — unfertig bzw. sistiert								

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges

U 5001 bis U 5033 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

U 5034	A: 15.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5035	A: 17.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5036	A: 18.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5037	A: 20.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

U 5038 bis U 5100 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

A = Abnahmedatum

U 5251	A: 10.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5252	A: 3.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5253	A: 11.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5254	A: 18.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5255	A: 13.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5256	A: 21.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5257	A: 15.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5258	A: 15.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5259	A: 17.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5260	A: 19.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5261	A: 20.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5262	A: 22.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5263	A: 24.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5264	A: 25.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5265	A: 31.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5266	A: 31.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5267	A: 1.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5268	A: 3.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5269	A: 3.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

A = Abnahmedatum

U 5270 bis U 5350 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 5751 bis U 5800 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6201 bis U 6245 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6251 A:
U 6252 A:

A = Abnahmedatum

U 6253 bis U 6300 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau?

Um den steigenden Verlusten durch Kriegseinwirkungen entgegen zu wirken und aus anderen wesentlichen Gründen, wurde mit dem 'Neuen U-Boot-Bauprogramm' ab 1943, gleichzeitig mit der Sektionsbauweise begonnen. Die in auseinander gelegenen Betriebsstätten vorgefertigten U-Bootsektionen liefen in den Werften zusammen und konnten nun in Bruchteilen der üblichen Bauzeit zum Endprodukt zusammen gefügt werden. Damit war die Serienproduktion auch im U-Boot Bereich geboren und der Spionage weitgehendst der Überblick entzogen. Auch das Folgende wurde nun möglich:
Vor Jahren rief uns einer unserer Leser an und erklärte: 'Was Sie in Geheime Wunderwaffen dargelegt haben, ist mir ebenfalls seit Jahren bekannt. Es wird Sie noch interessieren, daß ich während der Kriegsjahre U-Bootfahrer war und ab 1944 bis Mai 1945 haben wir pausenlos U-Bootteile in U-Boote verladen müssen!'
Wir haben es somit nicht nur mit einigen Hundert - hochgegriffen vielleicht 1000 - U-Booten zu tun, die den immer näher rückenden Feinden vor Mai 1945 entzogen wurden, sondern auch noch mit nicht zu unterschätzenden Mengen von Einzelteilen und Sektionen, die sehr wahrscheinlich erst in Stützpunkten außerhalb des Großdeutschen Reiches zu betriebsfertigen Booten zusammengefügt und auch dort erst mit einem neuen, revolutionären, elektromagnetischen(?) Antrieb versehen wurden, worauf wir noch zu sprechen kommen.

Aus dem vorgenannten Grund haben wir der Boots-Tabelle auch die Bereiche entnommen, in denen es heißt: 'Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert'; oder: 'teilweise fertig bzw. im Bau'; oder: 'bis zu 95% fertig', jedoch die Angabe über Selbstversenkung wie bei U 4713 und U 4714 nicht gemacht werden konnte. Oder wo es heißt: 'fast fertig - Verbleib?', oder ähnliche rätselhafte Fälle. Denn der Verbleib 'fast fertiger' Boote müßte bekannt sein, es sei denn, man hat auch diese noch dem feindlichen Zugriff entziehen können. Das 'Neue U-Boot-Bauprogramm' wurde mit ganz besonderem Nachdruck und höchster Dringlichkeitsstufe durchgezogen, so daß davon ausgegangen werden kann, daß viele Einzelteile und auch Sektionen schon hergestellt oder zusammen gebaut waren, wenn es heißt: Aufträge im Mai 1944 erteilt und im Dez. 1944 zurückgestellt oder annulliert. Zurückgestellt und verladen, um sie nicht mehr in Deutschland, sondern irgendwo außerhalb fertig zu stellen? Gemäß dem obigen Zeugnis unseres Lesers dürfen wir das ins Kalkül ziehen. Die von den Alliierten einbehaltenen U-Boot-Unterlagen würden uns hierüber auch keine Auskunft geben. Dagegen schon eher die seltsamen Vorgänge in allen Weltmeeren nach 1945.

Die Boote 2111-13, 2251-95 sind Kleinst-U-Boote, ebenfalls - soweit sie uns hier interessieren, mit unbekanntem Verbleib - die fünf- und sechstausender Nummern. Für die eigentliche Absetzung zu überseeischen Stützpunkten waren diese völlig ungeeignet und kämen auf den ersten Blick für unsere Zusammenhänge kaum in Betracht, und doch sind es immer wieder Klein- und Kleinst-U-Boote 'unbekannter Nationalität', die seit Jahrzehnten in den dänischen wie skandinavischen Küstengewässern nicht nur gesichtet, sondern auch mit Wasserbomben, allerdings ohne den geringsten Erfolg, bekämpft werden. Diese Kleinboote werden über einen geheimen, regionalen Stützpunkt im Nord - und Ostseebereich verfügen, der uns aber nicht bekannt ist. Ebenfalls nicht auszuschließen ist, daß ein Teil dieser kleinen Boote seinerzeit von den großen ins Schlepptau genommen wurde, um sie danach in anderen Seegebieten ebenfalls regional einsetzen zu können.

Plötzlich, ab 1943, hatte Deutschland extrem hohe U-Bootverluste zu verzeichnen, die zu einem kleinen Teil sehr fragwürdig erscheinen, vor allem bei den als verschollen gemeldeten. Lagen die offiziellen Verlustzahlen im Jahre 1941 und 1942 noch bei 38 bzw. 88 Booten, so schnellten die Verluste 1943 und 1944 beträchtlich in die Höhe mit 245 und 264 Booten. Auch hier von dürften einige Boote - mit Mannschaften selbstverständlich - im Aufgabenbereich des 'Letzten Bataillons', anderweitige Verwendung gefunden haben und die Verlustmeldungen an die Marinedienststelle in der Heimat dienten lediglich nur noch zur Täuschung der Agenten und Verräter in den eigenen Reihen.

> 29.November 1944
> Reise nach Bremen und Oldenburg. Bremen ist zerstört. Aber auf den Werften herrscht unheimlicher Betrieb. U-Boot neben U-Boot liegt auf den Helligen. Hunderte von Arbeitern turnen auf den Gerüsten herum und stellen allein auf der einen Werft, die wir besuchen, jeden Tag ein U-Boot fertig.
> Uns wird eines der neuen radar-sicheren U-Boote gezeigt, wie sie jetzt einzeln bereits am Feind sind, und mit denen Dönitz in Kürze wieder die erste Geleitzugschlacht schlagen will.
> Ich verstehe nichts von der Seefahrt und von U-Booten schon überhaupt nichts. Aber dieses Boot macht in seiner Größe und starken Bewaffnung einen furchterregenden Eindruck auf mich. Es kann sich beliebig lange unter Wasser aufhalten, wird uns von den Fachleuten erklärt, und sich hier mit der Geschwindigkeit eines Zerstörers bewegen. Es ist nicht auf den elektrischen Unterwasser-Antrieb angewiesen. (6*, S.181)

Ab Sommer 1943 wurden nach und nach drei - offiziell bekannte - deutsche U-Bootstützpunkte in Ostasien fertiggestellt und bezogen. In Penang, in der Straße von Malakka, in Djakarta und in Surabaja, beide auf Java (Sunda-Inseln) gelegen. Im Juli 1943 wurden die ersten 11 Boote dorthin entsandt. Erstaunlicher Weise kamen nur fünf (!) Boote an und die verschollenen sechs wurden auch später nicht als vom Feind versenkt gemeldet. Weitere 16 Boote gingen Ende 1943 auf die fernöstliche Reise. Wiederum

kamen weniger als die Hälfte in Penang an. (20*)
Ein völlig ungewöhnlicher 'Verlust' für Boote, die nicht vor dem Feind im Kampf standen! Keine Funkzeichen wurden aufgefangen und keine Überlebenden haben sich später offiziell je wieder gemeldet. Daher ist die Vermutung, daß diese bei der Fahrt ums Kap der Guten Hoffnung auftragsgemäß aus dem sogenannten Monsun-Verband auszuscheren hatten, eine neue Order bekamen, nach der sie das nahe gelegene deutsche Hoheitsgebiet Neuschwabenland in der Antarktis anzusteuern hatten, für jeden mit dieser Thematik vertrauten, gar nicht so abwegig. Ein Akt der Verwandlung, durch den sie der deutschen Marine entzogen und dem 'Letzten Bataillon' zugeordnet waren. Das geschah nicht selten mit Mensch und Material.

An dieser Stelle wollen wir folgenden wichtigen Hinweis nicht versäumen:
Nach einem unserer Vorträge im Süddeutschen Raum, im Oktober 1987, stand ein Kapitän der Handelsmarine, der vor 1945 auf Schnellbooten und teils auch auf U-Booten im Einsatz war, auf, und ergänzte unsere Ausführungen über den deutschen Stützpunkt in Neuschwabenland wie folgt:
Etwa Ende 1941 traf ich während meines Dienstes mit den beiden Soldaten Siewert und Wehrend zusammen, die ab dem Zeitpunkt zum Russlandfeldzug beordert wurden. Sie waren beide Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 (beide erscheinen auch in der offiziellen Teilnehmerliste der Expedition; siehe Auszug der Liste im Anhang). Sie berichteten mir, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition, also im Frühjahr 1939 weiterhin auf dem Expeditionsschiff 'Schwabenland' Dienst machten und ihr Schiff im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und Heimathafen pausenlos pendelte um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu gehörten auch Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesengroße Fräse, um Tunnelsysteme ins Eis bohren zu können. Soweit die Aussage des Kapitän a.D.

Kaum kapitulationsbereit, sondern nach wie vor kampfentschlossen, waren in Norwegen stationierte deutsche U-Bootmänner noch im April/Mai 1945. Die liberale 'National-Zeitung', Basel, Schweiz berichtete am 4.Mai 1945:

> Das Dritte Reich in Auflösung.
> Im Falle Hitlers ist vorläufig noch nicht einmal der Tod selbst einwandfrei erwiesen und man wird sich einstweilen mit den Informationen, auf die Präsident Truman sich beruft, auf gut Glück begnügen müssen. ....
> Selten wird ein Leichenfund so weittragende und für die Zukunft wichtige Bedeutung haben, wie die tatsächliche Feststellung der menschlichen Überreste des 'Führers' sie hätte. (Nun, diesen Fund von so weittragender und wichtiger Bedeutung hat es bis zum heutigen Tage nicht gegeben; eingefügt vom Verfasser)
> Dönitz selbst dürfte jedoch nicht eine formelle Kapitulation vollziehen, für die ihm die Alliierten kaum noch länger als 48 Stunden Zeit lassen würden, sondern will es den Alliierten überlassen - den Siegeszug durch einseitigen Akt zu verkünden.
> Das entscheidende Signal hierfür wird übrigens aus Norwegen erwartet, denn ein Siegestag wird sich nicht feiern lassen, ohne daß zuvor das deutsche Oberkommando in Norwegen die Bereitschaft zur Kampfeinstellung klar erkennen ließ. ....
> Was Norwegen anbetrifft, so ist man weniger gewiß, ob die Deutschen auch dort in nächster Zeit die Waffen strecken werden. Es gilt vielmehr als wahrscheinlich, daß die überwiegend aus FANATIKERN bestehenden Offiziere und Mannschaften der Unterseeboote und Schnellboote in Norwegen entschlossen sind, den Krieg bis zum Äußersten fortzusetzen.

Heute wissen wir: Die Räume im Norden wurden mit besonderem Einsatz und so lange wie möglich verteidigt, um eine möglichst reibungslose Absetzung zu gewährleisten; das gilt auch für Norwegen.

Erst vor wenigen Monaten suchte uns ein ehemaliger deutscher Soldat (Österreicher) auf, der von 1939-45 nur in skandinavischen Ländern im Einsatz war und erklärte etwa sinngemäß:
Im April 1945 wurde ich in Norwegen alleine und gezielt angesprochen. Mir wurde gesagt, ich könne nach Kristiansand gehen, dort ständen U-Boote für die Absetzung be-

reit. Ich lehnte mit der Begründung ab, ich habe mir als Soldat nichts zu Schulden kommen lassen, warum soll ich flüchten, ich gehe in Gefangenschaft. Erst als ich Ihre HUGIN-Schriften gelesen hatte ging mir ein Licht auf, worum es wirklich ging bei der U-Boot-Absetzung. (Aber das konnte zu dem Zeitpunkt, um Verrat auszuschließen, keinem gesagt werden. Interessant ist hierbei auch, daß nur zuverlässig erscheinende Leute angesprochen wurden, die vielleicht zuvor über einen längeren Zeitraum unter Beobachtung gestanden haben; Anmerkung HUGIN.)

Einige wenige Boote haben sich noch Monate später, aus unterschiedlichen Gründen, gestellt und kapituliert, wie z.B. U 530 am 10.7.1945 und U 977 am 17.8., beide in Argentinien, vermutlich im Zuge der Absetzung. Gelegentlich wurden noch deutsche U-Boote einige bis viele Jahre später, teils mit, teils ohne Hoheitszeichen, entweder klar erkannt oder vom Aussehen her, als solche vermutet. Wir berichteten über verschiedene Fälle in unseren anderen diesbezüglichen Schriften.

Im Allgemeinen bediente sich die Berichterstattung über solche Sichtungen oder Vorfälle nach 1945 nunmehr einer anderen Darstellungsweise. Jetzt wurde von 'U-Booten unbekannter Nationalität', von 'Geisterschiffen', von 'Geister-U-Booten' und später von 'USOs' (unidentified submarine Objekts) berichtet. Ähnlich wie nach 1945 die deutschen Flugscheiben oder Feuerkugeln nun UFOs genannt wurden, und der Eindruck vermittelt wurde, sie kämen von anderen Sternen.

Entsprechend dem hier eingefügten 'Heim und Welt'-Bericht (Ausschnitt) etwa aus den Jahren 1956/57, wurde mehrfach auch in anderen Presseberichten die nach 1945 vermuteten oder real gesichteten reichsdeutschen U-Boote als moderne Piraten-U-Boote hingestellt. Aufgrund der nachfolgend geschilderten rechtlichen Lage, muß dem ganz energisch widersprochen werden:
Unmittelbar nach der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 wurde das erforschte und vermessene 600 000 qkm große Gebiet 'Neuschwabenland' genannt und zum deutschen Hoheitsgebiet erklärt. Das geschah noch vor Ausbruch des II. Weltkrieges. Ebenso die Errichtung eines deutschen Stützpunktes, mit der unmittelbar nach der Expedition begonnen wurde. Im Jahre 1945 wurde zwar das deutsche Mutterland - sehr zum Leidwesen aller Deutschen - vom Feind besetzt und steht seither unter jahrzehntelanger Besatzungsgewalt, aber nicht das fast gleich große deutsche Hoheitsgebiet in der Antarktis. Hier, wie auch in seinen vielen anderen Sperrgebieten und Stützpunkten konnte das Reich bisher nicht zur Kapitulation gezwungen werden. Alle nach 1945 unternommenen Versuche der Alliierten, wie die Byrd-'Expedition' 1946/47, sowie spätere amerikanische, englische, sowjetische, ebenfalls als Expeditionen getarnte Kriegsoperationen, gegen Neuschwabenland, blieben erfolglos. Das heißt, man konnte den deutschen Stützpunkt weder zerstören, noch die Deutschen dort zur Aufgabe und Kapitulation zwingen.
Selbst das gegnerische Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe (BRD), mußte in mehreren Grundsatzurteilen z.B. auch am 31.7.1973 - höchst wahrscheinlich unter Berücksichtigung dieser völkerrechtlichen Tatsache - eingestehen, daß das Deutsche Reich 1945 nicht untergegangen ist, sondern rechtlich weiter besteht.
Somit sind die weltweiten reichsdeutschen Operationen nach 1945 - denn nur die Deutsche Wehrmacht hat kapituliert - sei es mit den Flugscheiben (UFOs), mit U-Booten (oder USOs), legale Kriegshandlungen eines rechtlich fortbestehenden Staates und können demnach nicht als illegal oder als Piraterie hingestellt werden. Das Deutsche Reich setzt den II.Weltkrieg von Neuschwabenland aus, genauso nach völkerrechtlichen Gesichtspunkten fort, wie jeder andere der 50 Staaten der alliierten Gegenseite. Durch den Besitz des Hoheitsgebietes Neuschwabenland sind die Kräfte des Reiches auch nicht in der minderen Situation einer simplen Exilregierung.

Wie die Baseler Zeitung schon durchblicken ließ, hat Großadmiral Dönitz 1945 keine formelle Kapitulation des Reiches unterzeichnet, sondern der 'Siegeszug' - der noch gar keiner war - war ein einseitiger Akt der Alliierten.
Erinnern wir uns der Aussage Eisenhowers, der während seiner Präsidentschaftszeit auf die Frage eines Journalisten:'Exzellenz, was halten Sie eigentlich vom III. Weltkrieg', etwas barsch erwiderte: 'Der II. ist doch noch gar nicht beendet.'

Panik in der Südsee! Fall JOYITA überraschend geklärt

Piraten-U-Boot am Werk

Menschen verschwinden — Fragezeichen im Leben des Kapitäns Miller — Eine Spur: der letzte Funkspruch der ARAKARIMOA — Die Rätsel häufen sich — Phantasiegebilde oder erregende Wirklichkeit? — Unheimliche Beobachtung eines altes Marineoffiziers

Alarmierende Nachrichten dringen aus der fernen Südsee zu uns. Das vielbesungene Tropenparadies steht zur Zeit unter dem Alpdruck panischen Schreckens. Unheimliche Vorfälle im Umkreis der Fidschi-Inseln erregen die Öffentlichkeit, Eingeborene und Weiße zittern. fieberhaft ist die Polizei am Werke und alle Küstenstationen und Flugstützpunkte sind in Alarmzustand versetzt. Was ist geschehen? Eine Serie unheimlicher Vorfälle macht von sich reden, bei denen ebenso rätselhafte wie gespenstisch anmutende Dinge geschehen. Unser Bericht führt den Leser in jene Gegend und läßt ihn die erregenden Ereignisse miterleben.

Auszug:

Piratenbande hatte sich die Seegefilde zwischen Inseln und Atolls der Fidschi-Gruppe zum Tummel- und Beuteplatz ausgesucht. Kapitän Williams hatte richtig gesehen, der letzte Funkspruch der verschollenen ARAKARIMOA erhärtete seine Beobachtung: ein U-Boot unbekannter Nationalität war der Freibeuter. Aber nicht nur das, von den weiter südlich gelegenen Tonga-Inseln wurde der Funkspruch eines Küstenschiffes aufgefangen, der eine in diesem neuen Lichte hochinteressante und alarmierende Nachricht enthielt. *„In der Lagune eines den Tonga-Inseln vorgelagerten Atolls sichteten wir ein vielleicht 1000 Tonnen großes Kriegsschiff, daß an eine Korvette aus dem letzten Kriege erinnert. Das Schiff führte weder Namen, noch Positionslichter oder sonstige Kennzeichen und beantwortete weder unsere Flaggensignale noch unsere drahtlosen Anrufe."*

Elf Jahre nach Kriegsende

Ein „deutsches oder japanisches Unterseeboot" glaubte Kapitän Williams ausgemacht zu haben. Das würde bedeuten: elf Jahre nach Kriegsende müßten noch Schiffseinheiten mitsamt ihrer Besatzung unterwegs sein, die sich auf eigene Faust der Kapitulation entzogen hätten. Das klingt überraschend, ja, fast unwahrscheinlich, wird aber dennoch von den neuseeländischen und britischen Behörden nun, nach dem Verschwinden dreier Schiffe und nach wiederholter Sichtung geheimnisvoller Kriegsfahrzeuge für durchaus möglich gehalten. Es ist bekannt, daß eine ganze Anzahl von U-Booten bei Kriegsende überfällig war, die später auf die Liste der Vermißten gesetzt werden mußten. Andererseits jedoch scheidet bei solchen Erwägungen mit einiger Gewißheit die Annahme aus, daß es sich bei diesen Piraten um ehemalige deutsche Marineangehörige handelt, denn es ist schwerlich denkbar, daß es einem deutschen U-Boot-Kommandanten gelungen sein soll, seine ganze Besatzung oder einen erheblichen Teil von ihr unter seinem Kommando zu behalten und mit ihnen in einer solchen Ferne von der Heimat ein recht- und gesetzloses Leben zu führen.

"THE STAR", JOHANNESBURG, FRIDAY, NOVEMBER 24, 1972

AIR SEARCH FOR MYSTERY 'U BOAT'

Own Correspondent

DURBAN—The mystery submarine sighting off the Natal north coast deepened today with the disclosure by Mr Barry Hawke, of Ballitoville, that the conning tower he saw closely resembled that of the German U boats of World War 2.

Mr Hawke and two other Ballitoville residents saw the maritime headquarters in Cape Town and the search was

Ehemaliges SS-Lazarett im königlichen Sommerschloß in Graasten, Dänemark. (3*, S.80)

Fliegende Scheiben mit Hakenkreuz

Montevideo, 8 (UPI). **--Die sogenannten Fliegenden Scheiben sind keine außerirdischen Raumschiffe, sondern Werke von nazistischen Wissenschaftlern, die sich nicht damit abfanden, den II. Weltkrieg verloren zu haben und sich auf eine kommende Eroberung vorbereiten,** sagte der Ingenieur Fred Andracht, ein in Uruguay lebender Österreicher.

Seit zwei Jahren lebt er in Uruguay und ist Besitzer eines chemischen Labors. Er war Hochschullehrer in der Schweiz und arbeitete in Argentinien.

In Erklärungen gegenüber der Morgenzeitung 'EL DIARIO' drückte er seine Auffassung zu dieser Frage aus: 'Es ist nicht nur eine Theorie, sondern eine Wahrheit. Im Moment verfüge ich noch nicht über die überzeugenden Beweise welche die Wissenschaft verlangt, damit niemand meinen Standpunkt in Zweifel zieht. Aber ich habe das Problem auf höherer Ebene aufgeworfen, denn es ist offensichtlich, daß die Situation vorbeugende Maßnahmen erfordert und nicht Nachlässigkeit.

Dahinter steckt nicht nur eine Menge Geld, sondern auch Interessengruppen, die sehr viel Macht haben und daran interessiert sind, daß es nicht bekannt wird. Auch muß ich auf meine Sicherheit bedacht sein, weil die Verantwortlichen versuchen werden, um jeden Preis zu verhindern, daß sie bekannt werden.'

Er erinnerte daran, daß Deutschland vor dem II. Weltkrieg in Spanien die neuesten Waffen erprobte und Hitler dieses Land in ein Versuchsfeld verwandelte.

'Noch gibt es viele jener Deutschen, zusammen mit anderen, die sich entschieden haben ihnen zu folgen und die glauben, daß der letzte Krieg nicht beendet sei und daß sie noch die Macht erlangen könnten.'

Er sagte, daß er nicht enthüllen kann, wo sich die Basis befindet, von der aus sie operieren und ließ durchblicken, die argentinischen und nordamerikanischen Militärs könnten auch diese Wahrheit kennen oder einen Teil von ihr oder zumindest doch erahnen.

Zum Schluß sagte Andracht, daß er in Kürze an einer Konferenz mit an der UFO-Frage interessierten Uruguayern teilnehmen wird und versichert, sein Ziel sei es, zu erreichen, daß 'Uruguay das erste Land sei, daß seine Stimme erhebt - im passenden Rahmen - gegen diese Aggression, wenn er erst mal über die Beweise verfügt. --'

Deutsche Übersetzung aus: Tageszeitung 'LA RAZON' - Buenos Aires, Argentinien, ca.1977/78.

Das außergewöhnliche an diesem Bericht ist, daß er in einer Tageszeitung erschien. Im besetzten Deutschland wäre das seit 1945 unmöglich, weil die Besatzungsmedien das strikt unterbinden, selbst wenn er von gegnerischer Seite stammt, wie in diesem Fall.

PLATOS VOLADORES CON CRUZ GAMADA

MONTEVIDEO, 8 (UPI). — **Los llamados platos voladores no son naves extraterrestres, sino la obra de científicos nazis, que no aceptan haber perdido la Segunda Guerra Mundial y se preparan para una futura conquista,** dijo el ingeniero Fred Andracht, austriaco residente en el Uruguay.

Hace 2 años que vive en el Uruguay y es propietario de un laboratorio químico. Fue catedrático en Suiza y trabajó en la Argentina.

En declaraciones al vespertino "El Diario" ,expresó que su concepción del problema "no es meramente una teoría, sino una verdad. Por el momento no dispongo de las pruebas absolutas que la ciencia exige para que nadie discuta mi punto de vista, pero he planteado el tema a altas esferas porque evidentemente la situación exige adoptar medidas de previsión y no descuidarse.

"Detrás de esto no solo hay mucho dinero, sino sectores de enorme poder interesados en que no se sepa nada al respecto. Incluso yo debo velar por mi seguridad. Porque los responsables tratarán de evitar ser descubiertos utilizando cualquier medio".

Recordó que antes de la Segunda Guerra Mundial, Alemania probó en España las armas más adelantadas y Hitler convirtió ese país en un campo de experimentación.

"Aun subsisten muchos de aquellos alemanes, acompañados de otros que han decidido seguirlos y que creen que no terminó la última guerra y el poder todavía puede conquistarse".

Dijo que no puede revelar dónde se encuentra la base desde la que operan, y sugirió que militares argentinos y norteamericanos podrían también conocer esta verdad, quizás parte de ello, o al menos intuirla.

Finalmente Andracht dijo que participará próximamente en una mesa redonda con estudiosos uruguayos del problema de los OVNI y afirmó que su meta es lograr que "Uruguay sea el primero que eleve su voz, en el ámbito que corresponde, contra esta agresión, una vez que disponga de las pruebas

'Unbekannte' U-Boote in allen Weltmeeren

> **Nun auch 'Unbekannte Schwimm-Objekte'**
> **Die Bewegungen 'Unbekannter Objekte' haben nun auch auf die Tiefen des Meeres übergegriffen und zeigen dort dieselben souveränen Operationsfähigkeiten wie bisher die Objekte in der Luft. In den letzten Wochen wurden beiderseits des amerikanischen Kontinents solche USOs unter Wasser mehrfach geortet und von Einheiten der US-Navy mit Erbitterung verfolgt. Geschwindigkeit und Wendigkeit dieser Objekte übertreffen wieder alles, was unsere akademische Technik leisten könnte. Also muß man diese Objekte denselben Unbekannten zuschreiben, die auch den Luftraum beherrschen.**
> (11*, 15.2.1955, S.16)

Irgendwann und irgendwo auf geheimen U-Bootstützpunkten außerhalb des deutschen Mutterlandes, müssen die von der deutschen Kriegsmarine abgezweigten und auch während der letzten großen Absetzung im April/Mai 1945 verschwundenen U-Boote mit neuen revolutionären Techniken ausgestattet und auch auf elektromagnetischen Antrieb umgestellt worden sein. Diese dürften damit über die gleichen Möglichkeiten und Techniken verfügen wie die deutschen Flugscheiben (UFOs genannt).

> Unidentifizierte U-Boote.
> In den letzten Jahren trat in der ganzen Welt eine Epidemie von verschwindenden U-Booten auf. Sie scheinen weder der Sowjetunion noch den Vereinigten Staaten zu gehören. Zuverlässige, geübte Beobachter, wie Piloten und Schiffskapitäne, beschrieben diese Objekte in seichten Gewässern, wo kein vernünftiges U-Boot einen Einsatz wagen würde, und die Flotten von Neuseeland, Australien, Argentinien und Venezuela liefen bewaffnet aus in der Annahme, die geheimnisvollen U-Boote innerhalb ihrer Hoheitsgewässer zu ertappen. Die Objekte schafften es jedoch immer wieder, ihren Verfolgern zu entkommen.
> Aus dem langen Bericht von John A.Keel: 'Unterwasser-UFO-Basen alarmieren die USA'. (9*)

Im Gegensatz zu den herkömmlichen U-Booten der Alliierten, erreichen sie schon sehr bald phantastische Geschwindigkeiten. In einem längeren Bericht der 'U-N', Nr.246, August 1977, werden 'sechzig bis siebzig Meilen pro Stunde' genannt, in einem anderen Fall werden 'über 150 Knoten' angegeben. Der Kanadier Jean Prachan beschreibt in seinem Buch 'UFOs im Bermuda-Dreieck' ein von den US-Amerikanern verfolgtes U-Boot mit einer Geschwindigkeit von 280 km/h: 'Seine Geschwindigkeit betrug mehr als 280 km/h und dies zu einer Zeit (1963), als die Rekordgeschwindigkeiten eines Unterseebootes 80 km/h war.' (8*, S.104)
Adolf Schneider gibt einen Vorfall aus dem Jahre 1964 wieder, mit einer Geschwindigkeit von mehr als 200 Knoten:

> In der Zeitschrift 'Man's Illustrated', März 1968, wird von einem Manöver berichtet, bei dem der Flugzeugträger WASP, Unterseeboote und andere Schiffseinheiten eingesetzt waren. Die Unterseeboote (der USA also) waren für geräuschlose Navigation ausgerüstet, während über ihnen auf der Oberfläche des Atlantik, 500 Meilen von der südöstlichen Küste der Vereinigten Staaten entfernt, an einem Tag des Jahres 1964, Torpedobootzerstörer mit ihren Abhörgeräten die Signale verfolgten, welche die Unterwassereinheiten abgaben, und der Flugzeugträger sie zu den zur U-Boot-Bekämpfung eingesetzten Flugzeugen hochschickte.
> Neunzig Meter unter der Wasseroberfläche trennte sich eines der U-Boote plötzlich von den (eigenen, gespielten) Angreifern. Oben telefonierte ein Abhörmann an Bord eines der Torpedojäger mit der Kommandobrücke. Der wachhabende Offizier stürzte nach Erhalt des Anrufs mit einem unglaublichen Gesichtsausdruck zum Kommandanten. Als ihn der Kapitänleutnant so erblickte, fragte er: 'Was haben Sie?'; 'Kommandant, da unten gibt es irgend etwas Merkwürdiges', sagte der Offizier, 'eines der

U-Boote hat nach einem anderen, nicht identifizierten Ziel abgeschwenkt.' Er fügte hinzu, daß auf dem Schirm zwei Spuren aufgeschienen hätten: unser U-Boot und ein anderes Objekt. Eines nur gab dem Wachoffizier zu denken, und das war die große Geschwindigkeit, mit welchem sich das 'unbekannte Unterseeboot' bewegte. 'Wie groß ist die Geschwindigkeit?' fragte der Kommandant. 'Mehr als 200 Knoten', war die Antwort.

Mit einem ungläubigen Laut verließ der Kommandant eilig die Kabine und stürzte zum Telefon. Als er vom leitenden Offizier der Abteilung Elektronik die Bestätigung des Vorfalls hatte, richtete er ein Funktelegramm an das Admiralitätsschiff, das in der Zwischenzeit bereits ähnliche Nachrichten von einem anderen Torpedojäger und von einem Flugzeug erhalten hatte. Danach verfolgte man die Spur einer Unterwassersonde, ähnlich einem Torpedo. Was die Schiffe und das Flugzeug aufgefangen hatten, war das Geräusch eines unbekannten U-Bootes, das sich mit einer phantastischen Geschwindigkeit fortbewegte, die von keinem Schiff oder U-Boot erreicht werden konnte. Die elektronischen Instrumente von 13 verschiedenen Schiffen hatten die Gegenwart eines unbekannten Unterseebootes festgestellt, worüber dem Oberkommandierenden in Norfolk gleichlautende Berichte vorgelegt wurden. (10*, S.180/181)

Jean Prachan erwähnt noch zu diesem Vorfall mit dem 'unbekannten U-Boot' während der US-Manöver:

Die 'Verfolgung' dauerte **vier Tage**. Je nach Laune erschien das geheimnisvolle Gefährt und verschwand wieder. Gelegentlich **tauchte es sogar in eine Tiefe von 8000 Meter**, wo kein 'menschliches' Unterseeboot ihm je folgen konnte.

Dieser Zwischenfall löste bei den amerikanischen Stellen Panik aus; zuerst dachten sie, es könnte sich um ein sowjetisches Boot handeln. Es bestand natürlich auch Grund zur Aufregung, da die Leistungen des Objekts alles bisher Bekannte und Vorstellbare überstiegen. Man konnte für das Auftauchen dieses unglaublichen Unterseebootes keine Erklärung finden. Nach einigen Tagen verschwand es ebenso plötzlich, wie es aufgetaucht war. (8*, S.104)

Am 4.10.1977 schrieben die 'Bremer Nachrichten':

'Die Geheimdienste beider Hemisphären sollen im Besitz umfangreicher Aufzeichnungen über das Auftauchen unbekannter und geheimnisvoller Unterseeboote sein' und nennen einen Vorfall, bei dem sich ein unbekanntes Unterseefahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 370 km/h fortbewegt habe.

Aber nicht nur die hohen Geschwindigkeiten dieser 'unbekannten' U-Boote haben großes und anfangs ungläubiges Erstaunen hervorgerufen, sondern auch noch ein anderer ebenso erstaunlicher Faktor. Ab irgend einem nicht genau feststellbaren Zeitpunkt innerhalb der letzten Jahrzehnte, waren Flugscheiben (UFOs), die ins Wasser eintauchen oder ein andermal wieder daraus hervor schossen, nicht mehr von USOs oder unbekannten U-Booten zu unterscheiden. Es hat den Anschein, als könnten die UFOs schwimmen und vor allem tauchen, aber ebenso diese "fremden" U-Boote fliegen.

John A.Keel schreibt in dem schon genannten Bericht:

Unidentifizierte fliegende Objekte sind übereinstimmend von den Mannschaften von Hunderten von Schiffen über dem ganzen Atlantik gesehen worden. In vielen gut dokumentierten Fällen behaupteten Zeugen, daß fremdartige metallische scheiben- und zigarrenförmige Objekte plötzlich aus dem Wasser auftauchten, sich in die Luft erhoben, ihre Schiffe umkreisten und am Himmel verschwanden. In anderen Fällen kamen sie herunter auf die Meeresoberfläche und verschwanden unter Wasser. Es gibt noch weitere verwirrende Vorfälle über gigantische mysteriöse U-Boote, die offensichtlich von keiner bekannten Nation stammen. Sie haben sich allen Suchaktionen zu Wasser und in der Luft, die von Flotten eines halben Dutzend Staaten durchgeführt wurden, mit Erfolg entzogen.

Alle diese Berichte haben eine am meisten verbreitete und sich am hartnäckigsten haltende Legende des Geheimnisses der fliegenden Scheiben geschaffen, daß die UFOs tatsächlich unter Wasser im Atlantik, Pazifik oder in der Arktis stationiert sind. ....

Am 12. Januar 1965 sah Kapitän K. von einer DC-3 aus ein metallisches Schiff in

perfekter Stromlinienform mit einer ebenfalls stromlinienförmigen Klappe oben. Es sah **nicht** wie unsere Unterseeboote aus, da es keinerlei Aufbauten hatte. Es war ungefähr 9 m lang. Das Gebiet, in dem Kapitän K. dieses Fahrzeug sah, ist wegen seiner Mangrovensümpfe und Sandbänke für unsere Unterseeboote unpassierbar. Wenn diese unidentifizierten Unterwasser-UFOs dieselben Charakteristiken entwickeln wie die Luft-UFOs, dann könnten sie auch das gleiche elektromagnetische Feld aufbauen. (9*)

UFOs oder USOs werden eben nicht nur innerhalb der Meere und Ozeane oder in Flüssen beobachtet, sondern auch gelegentlich beim Ein- und Auftauchen in Binnenseen, ja selbst in Teiche. Stören wir uns also nachfolgend nicht mehr an dem Durcheinander in den verschiedenen Berichten, ob es nun UFO, USO oder noch U-Boot heißt. Denn Keel hat doch vollkommen recht, mit dem gleichen elektromagnetischen Antrieb kann es doch sein was es will, die ursprünglichen Wasserfahrzeuge können ebenso in der Luft, wie die Luftfahrzeuge im Wasser operieren. Die beiden Medien Luft und Wasser sind austauschbar, wenn man über diesen phänomenalen Antrieb verfügt, über den wir uns schon in der HUGIN-Schrift:'Geheime Wunderwaffen' Bd. III näher ausgelassen haben. Sie können in der Luft wie im Wasser gleich gut und daher wechselseitig manövrieren.

Jean Prachan schildert wie im Sommer 1954 der Kapitän und ein Teil der Mannschaft des holländischen Schiffes 'Groote Beer', etwa 130 km vor New York im Atlantik beobachtet, 'wie ein eigenartiges flaches Objekt aus dem Meer auftauchte'. Prachan schreibt dann weiter:

In den Jahren 1954 und 1955 wurden zahlreiche ähnliche Fälle beobachtet. Ich kann sie hier nicht alle anführen; die Liste würde ziemlich lang und ist für unsere Zwecke auch nicht unbedingt notwendig. Einen jedoch will ich näher beschreiben, da er mir von den beiden Augenzeugen selbst berichtet wurde. Sie waren damals junge Soldaten. Heute leben sie in der Gegend von Miami. Einer unterhält eine Reparaturwerkstätte, der andere ist Versicherungskaufmann. Im März 1955 befanden sie sich an Bord eines Bombers der US-Air-Force, der bei einem Rundflug das Archipel der Bahamas überflog. Joe C. und William H. und die anderen Besatzungsmitglieder bemerkten zuerst etwas Leuchtendes, das sich unter der Wasseroberfläche bewegte. Plötzlich schien dieses Licht aus den Fluten aufzusteigen. Die Maschine flog nicht sehr hoch, und die Männer konnten zwei oder drei Minuten lang eine gelblich-orange Lichtkugel beobachten - das Licht sah nach seinem **Austritt aus dem Wasser** wie eine Kugel aus, die reglos über dem Meer verharrte. Dann setzte sie sich in Bewegung und entfernte sich zum offenen Meer hin, wo sie innerhalb einiger Augenblicke verschwand. Bei ihrer Rückkehr zum Stützpunkt wurde den Männern **unter Androhung von Strafen befohlen, über die Erscheinung Stillschweigen zu bewahren**. So blieb diese Affäre 'geheim', bis ich zufällig im Zuge von Nachforschungen auf Joe C. stieß. Durch ihn konnte ich auch mit William H. Kontakt aufnehmen, dem einzigen Kameraden, mit dem er noch in Verbindung stand. Letzterer bestätigte den Bericht Punkt für Punkt.
Vor den Küsten Venezuelas, fast auf der Höhe der Antillen, ereignete sich folgender Fall, den meines Wissens bis jetzt nur Ivan T. Sanderson erwähnt hat. Am 13. Dezember 1956 informierte ein schwedisches Schiff über Funk die Hafenautorität von La Guaira in Venezuela, daß ein konisches Objekt senkrecht in den Ozean stürzte. Als es auf dem Wasser aufschlug, **hörte man eine gewaltige Explosion und das Meer fing an zu brodeln.** (8*, S.102)

Anfänglich wurden Unfälle vermutet, aber diese Explosionen müssen andere Gründe haben, die man noch nicht einzuordnen versteht, denn die Objekte manövrierten nach diesen Vorfällen unversehrt weiter, wie schon mehrfach beobachtet werden konnte.

In der Zeitschrift 'Mensch und Schicksal' schrieb Ing. E. Halik schon 1955:

Eine westdeutsche Nachrichtenagentur wußte schon vor einigen Jahren über grönländische Versuche mit 'Fliegenden U-Booten' zu berichten. Diese Flugobjekte sind mittlerweile über Frankreich mehrfach gesichtet worden und entsprechen in ihren konstruktiven Details tatsächlich vollkommen der gewohnten U-Bootsform mit Druckkörper und Turm. Man wird schwerlich annehmen können, daß außerirdische Wesenheiten so einfallslos wären, unsere U-Boote für Zwecke ihrer Luftfahrt zu kopieren. (11*)

Der letzte Satz ist ein Stich gegen den alliierten Ablenkungsschwindel mit den 'Außerirdischen'; denn Ing. Halik war zu der Zeit schon bestens vertraut mit den deutschen Entwicklungen und der reichsdeutschen Absetzung. Zudem ging er davon aus - wie wir seinen anderen Veröffentlichungen entnehmen konnten - daß reichsdeutsche Flugscheiben unter anderem auch von Grönland operieren. Auch in seinem mehrseitigen Bericht 'Keine Invasion aus dem Weltraum', 15. Juli 1954, gleichfalls in der geisteswissenschaftlichen Zeitschrift 'Mensch und Schicksal', wendet er sich gegen den von alliierter Seite aufgezogenen Ablenkungsschwindel mit den 'Außerirdischen'.

> Das Beweismaterial schwillt an und wird von Fall zu Fall verwirrender. Unsere Welt wird nicht nur von bizarren Luftobjekten aller Art heimgesucht, wovon viele ihre Fähigkeiten, ins Wasser zu tauchen und sich in U-Boote zu verwandeln, demonstriert haben, sondern auch von verschiedenerlei unter Wasser stationierter geheimer Dinge.
> Irgendjemand oder irgendetwas scheint im Bermuda-Dreieck Menschen einzutreiben. Jetzt sieht es so aus, als ob sie - oder es - das gleiche mit konventionellen U-Booten tun. All diese unglaublichen Vorgänge stehen im Gegensatz zur volkstümlichen Meinung, daß die fliegenden Scheiben nur freundliche Besucher aus dem Weltraum sind (das ist vielmehr eine gesteuerte und aufgezwungene Meinung; eingefügt vom Autor). Das Phänomen scheint allumfassend zu sein und sich zum großen Teil unter unseren Ozeanen und Seen abzuspielen. Haben wir es da mit einer Phantom-Flotte irgendeiner geheimen Unterwasserwelt zu tun?
> Gibt deshalb die US-Marine für die UFO-Forschung mehr Geld aus, als die US-Luftwaffe?
> 1967 verwandte die Marine 5 Mill. Dollar für ein Suchprojekt im Bermuda-Dreieck mit Flugzeugen und Spezial-Such-U-Booten.
> 1969 lief in aller Stille das Atom-U-Boot 'Nr.1' vom Stapel, das 7 Mann an Bord hat und 100 Mill. Dollar kostete. Dieses U-Boot wird streng geheim gehalten, die Marine sagt jedoch, es sei dazu bestimmt 'wirtschaftliche und militärische Möglichkeiten des Meeresbodens zu erkunden'.
> Aus: 'Male', Nov.1970; entnommen den U-N, Nr. 192, 8/1972

'Atom-U-Boot 'Nr.1' im Jahr 1969' ist ein offensichtlicher Fehler, Atom-U-Boote gab es schon vor 1969. Vielleicht ist ein Spezial Tieftauchboot gemeint, um den Feind unter Wasser aufzuspüren.
Wie hier die US-Kriegsmarine vorgibt, den Meeresboden zu erkunden, so ist das die übliche und allseits benutzte Art der Ablenkung. Wenn die Alliierten ihre aufwendigen, meist auch immer militärisch ausgerüsteten 'Expeditionen' beispielsweise zum Nord- oder Südpol entsenden, so geben sie vor, lediglich auf der Suche nach Kohle- oder Erzlagerstätten zu sein, oder die Laichplätze des Krills zu erforschen. Wenn sie in das Weltall vorstoßen, geben sie wieder andere harmlose Forschungsgründe an. In wieder anderen Fällen sind es kommerzielle Ausreden und wenn sie als Expeditionen getarnte Militäraktionen ins Bermuda-Dreieck starten, auf die wir noch zu sprechen kommen, so machen sie uns weis, auf der Suche nach ganz spezifischen Anormalitäten dieses Gebietes zu sein, wie etwa starke elektromagnetische Abweichungen, oder ähnliche nichtssagende Ausflüchte. Tatsächlich sind bei diesen Militäraktionen die Forschungen zweitrangiger, teils auch nur ablenkender Art, wenn sie überhaupt in jedem Fall betrieben werden. Aber wenn man schon einmal in der Antarktis oder im Dreieck auf der Suche nach deutschen Stützpunkten oder Unterwasserbasen ist, warum soll man dann nicht auch einige mitgenommene Wissenschaftler nach Krill forschen lassen? Jedenfalls macht das einen recht harmlosen Eindruck.
Bei diesen Aktionen der Alliierten geht es doch um das Aufspüren reichsdeutscher Einheiten, zu Lande, zu Wasser und im Weltraum. Aber da sich die Alliierten seit 1945 vor aller Welt als Sieger darstellen und feiern lassen, gleichzeitig auch beschlossen haben, die nach 1945 fortgesetzten Bestrebungen des Reiches systematisch zu verheimlichen, zumindest aber zu verschleiern, sind sie immer wieder von neuem genötigt die Wahrheit zu unterdrücken. Die eine große Lüge vom totalen Sieg über Deutschland, zieht nun die vielen kleinen Folgelügen zwangsläufig nach sich.

'General-Anzeiger', Bonn, 12.1.1964

Gehen die Untertassen jetzt baden?

Italienischer Kellner entdeckte rätselhafte Unterwasserobjekte

Nicastro/Italien (upi) Es war diesmal keine fliegende Untertasse, wirkte aber genau so unirdisch: bläulich-leuchtende delphinähnliche, elektrisch geladene metallische Körper mit je drei Antennen, die im Wasser umherschwärmen. So jedenfalls beschrieb sie der Kellner Pasquale Criolese Esposito, der in einem Restaurant am Meer nahe Nicastro in Kalabrien erbeitet. Er schwört, sie gesehen zu haben.

Er, zwei andere Kellner und vier Gäste des Restaurants erblickten das bläuliche Licht im Meer, berichtet Esposito. Sie hätten daraufhin ein Boot bestiegen und seien den geheimnisvollen Körpern nachgefahren. Als sie sich ihnen näherten, seien alle bis auf einen getaucht. Das Boot habe sich dem Metallkörper genähert und ein anderer Kellner habe mit einem Ruder eine der drei meterlangen Antennen berührt. Er habe einen elektrischen Schlag erhalten und das „Ding" sei verschwunden. Als sich das Boot auf den Rückweg ans Ufer machte, seien alle „Delphine" aufgetaucht und hätten sich unter Zurücklassung eines leuchtenden Schweifes mit großer Geschwindigkeit entfernt. Ein Techniker meint, es habe sich vielleicht um Fernlenkwaffen einer ausländischen Macht gehandelt. Ähnliche Erscheinungen seien vor einiger Zeit auch in der Straße von Messina beobachtet worden.

In vielen Teilen der Welt wurden zylinderförmige Objekte beobachtet

Rätsel um geheimnisvolle Flugkörper

Forscher in der Arktis und auf den Azoren gaben ähnliche Beschreibungen

W a s h i n g t o n. Unbekannte Flugkörper, die in letzter Zeit häufig registriert worden sind, bereiten Wissenschaftlern großes Kopfzerbrechen.

Die amerikanische Forschungsbehörde für Luftphänomene in Washington (NICAP) teilte mit, daß mindestens 20 solcher Opjekte in allen Teilen der Welt beobachtet wurden.

Am Sonntag war – wie berichtet – ein solcher Flugkörper über den Azoren gesehen worden. Er sei, wie die portugiesische Nachrichtenagentur ANI mitteilte, 45 Minuten lang sichtbar gewesen. Während dieser Zeit waren auf dem Flugplatz Santa Maria, wie berichtet, alle elektromagnetischen Uhren stehengeblieben.

In den vergangenen Wochen wurden ähnliche mysteriöse Objekte über Argentinien, Uruguay und der Antarktis gesichtet. Die Beschreibungen waren alle gleichlautend: es soll sich um einen zylindrischen, weißer Flugkörper handeln. Argentinische und britische Wissenschaftler, die sich in der Antarktis aufhalten, teilten weiterhin dazu mit, daß ihre Instrumente von dem unbekannten Flugkörper beeinflußt worden sind.

Der Leiter der amerikanischen Forschungsbehörde, Richard Hall, wandte sich inzwischen g e g e n die Feststellung der US-Luftwaffe, daß bisher keine definitiven Spuren gefunden worden seien und daß Berichte darüber unwahrscheinlich wären: „Die weltweiten Berichte zeigen klar, daß e s o n d e r Z e i t i s t, daß uns die amerikanische Regierung die wirkliche Geschichte über diese Erscheinungen mitteilt", sagte

„Nürnberger Nachrichten" vom 13. 7. 1965

Ich halte nichts von der außerirdischen These, sondern meine, daß die Ufos aus dem Inneren der Erde und von Hochgebirgen wie dem Hochland von Tibet und den Anden kommen, ferner aus unterseeischen Basen vor der Westküste und der Ostküste der USA. Insbesondere steht bei mir der militärische Charakter der Ufos weit im Vordergrund.

A. Wörner, Ufo-Studio Mayen, Mayen

Leserbrief aus: 'Bunte Illustrierte', Nr. 14, April 1982

„Riesenzigarre" auf dem Meeresgrund

In einer Tiefe von etwa 150 Metern erschien auf den Radarschirmen zweier australischer Kriegsschiffe, die eine spezielle Ausrüstung zum Auffinden von Unterseebooten hatten, ein etwa 90 Meter langes zigarrenförmiges Objekt. Zunächst glaubte man, daß es sich um ein U-Boot handelte, aber diese Vermutung konnte nicht aufrechterhalten werden. Infolge der großen Wassertiefe konnten aber keine genaueren Untersuchungen vorgenommen werden. Ein deutscher Auswanderer, der in Sydney eine Taucherfirma gegründet hat, hat sich nun freiwillig gemeldet, um das seltsame Objekt näher zu untersuchen. Sein Angebot blieb jedoch bisher vom Verteidigungsministerium Australiens noch ohne Antwort. „Schwalmbote"

'UFO-Nachrichten', Nr.55, 1961

Die strategische Bedeutung des Bermuda-Dreiecks

Dezember 1944, die Zerstörung Deutschlands durch die Alliierten war in vollem Gange. Um Verluste auszugleichen wurden sieben amerikanische Bomber nach Italien beordert, um von dort gegen deutsche Ziele eingesetzt zu werden. Nach kurzem Zwischentanken auf den Bermudas, waren nun die sieben Maschinen wieder über dem Atlantik, etwa 480 km östlich, als plötzlich elektromagnetische Störungen an Zündung, Funk und anderen elektrischen Bordsystemen auftraten. Ein Vorfall, der, wie wir heute wissen, sehr häufig im Zusammenhang mit den 'UFOs' erscheint. Von den sieben Bombern konnten sich mit Mühe und Not nur noch zwei zurück auf die Bermudas retten. Von den anderen Maschinen fehlt seither jede Spur.

Am 5. Dezember 1945, fast genau ein Jahr später, starteten fünf TBM Avenger-Bomber vom US-Marinestützpunkt Fort Lauderdale, Florida, zu einem Übungsflug, wie es hieß. Der plötzlich abbrechende Funkverkehr zwischen Flughafen und Maschinen, ließ erkennen, daß sich für die fünf Bomber eine Katastrophe angebahnt hatte. Von den zwei Flugbooten, die zwanzig Minuten später zur Suche und eventuellen Rettung der Mannschaften hinausgesandt wurden, kam lediglich eines ergebnislos zurück. Die wohl größte Rettungsaktion in der Geschichte der Luftfahrt wurde eingeleitet, auch sie blieb ergebnislos. Von den fünf Bombern und dem Flugboot wurde nicht das Geringste gefunden:

> Aber trotz einer der intensivsten Suchaktionen in der Geschichte, mit 240 Flugzeugen, 67 zusätzlichen Maschinen des Flugzeugträgers 'Solomon', vier Zerstörern, mehreren U-Booten, achtzehn Schiffen der Küstenwache, Such- und Rettungskuttern, Hunderten von privaten Flugzeugen, Jachten und Booten, zusätzlichen Maschinen vom Marineflughafen Banana River und Hilfe von Einheiten der britischen Flotte und Luftwaffe auf den Bahamas, wurde nichts gefunden.
> Ein Tagesdurchschnitt von 167 Flügen, vom Morgen bis zum Abend, zirka 90 Meter über dem Wasserspiegel durchgeführt, eine genaue Überprüfung von 100 000 Quadratkilometern Land und Meer, über dem Atlantik, der Karibik, dem Golf von Mexico, dem Festland von Florida und den benachbarten Inseln, eine Suchzeit von 4100 Stunden, alle diese Anstrengungen brachten keine Ergebnisse - weder Überlebende noch Rettungsflöße, Wrackteile oder Ölflecken. Die Strände von Florida und der Bahamas wurden mehrere Wochen hindurch täglich nach identifizierbarem Treibgut, das von den verschwundenen Flugzeugen stammen konnte, abgesucht, jedoch ohne Ergebnis. (12*, S.27)

Fast alle längeren Berichte und Bücher über das berüchtigte Bermuda-Dreieck beginnen mit diesen beiden klassischen Fällen. In 'Geheime Wunderwaffen', Band II, S.13 + 17 ff, berichteten wir ebenfalls darüber.

Der Begriff 'Bermuda-Dreieck' sei nach dem Verschwinden der fünf TBM-Bomber geboren, sagen die einen. Jean Prachan, David Group und andere behaupten wiederum, der freie Schriftsteller und berühmte Erfinder Vincent H.Gaddis habe ihn erstmals in seinem Artikel 'The Deadly Bermuda Triangle', in der Zeitschrift 'Argosy', Februar 1964 geprägt. Wie dem auch sei, jedenfalls sind sich alle insofern einig, daß ab 1944/45 diese außergewöhnlichen, zu erst gar nicht zu erklärenden Ereignisse ihren Anfang nahmen. Erst später begannen - zur Verschweigegruppe gehörende - Autoren und später auch jene die einfach nur nacherzählen, ältere und viel ältere Schiffsunglücke hinzuzuziehen, um den Eindruck zu erwecken, diese Vorgänge seien uralt und somit gar nichts Neues oder Besonderes für dieses Gebiet. Nicht aufgeklärte Schiffsunglücke gab es zu allen Zeiten und da fand man schnell in alten Schiffsunterlagen passende Fälle. Aber zu Zeiten der Schiffspiraterie und der mangelhaften Technik, wo man Funkanlagen ebenso wie Suchaktionen mit Flugzeugen noch nicht kannte, waren unaufgeklärte Fälle noch verständlich. Ebenso fehlten früher moderne SOS-Notrufanlagen, die heute, bei modernen Schiffen, sollte die Funkzentrale unbesetzt sein, beim Sinken des Schiffes automatisch ihren Notruf aussenden, und wenn wir richtig informiert sind, bis zu einer Wassertiefe von 50-100 m.

Weil weitaus mehr Schiffe und Flugzeuge bei den Bahamas als bei den Bermudas verschwinden, sei der Ausdruck falsch gewählt, argumentiert Prachan. Zudem sei es nur

Bild der Wissenschaft, Nr.7, Juli 1983

Das größte Radio-Raster-Teleskop der Welt ist die Arecibo-Anlage im Hinterland der Insel Puerto Rico. Es hat einen Durchmesser von 305 m. Der Reflektor aus Maschendraht ist in ein natürliches Tal eingelassen. Die aufgefangenen Radiowellen werden in einer hoch im Brennpunkt angebrachten Antenne gebündelt. Von dort werden die Signale in den Kontrollraum geleitet, wo sie analysiert werden. Es geht auch umgekehrt: Benutzt man die Anlage als Sender, kann die Antenne ein Signal in den Reflektor strahlen, von dem es dann ins All gelenkt wird.

ein journalistisches Schlagwort, da sich die Vorgänge nicht auf dieses Gebiet beschränken ließen. Was auch zutreffend ist, denn die sich immer mehr häufenden Berichte über außergewöhnliche Schiffs- und Flugzeugunglücke bis hin zum spurlosen Verschwinden derselben, sind doch genau besehen globaler Natur. Wobei allerdings berücksichtigt werden muß, daß es weltweit gewisse Schwerpunkte gibt und dazu gehört ohne Zweifel des sogenannte Bermuda-Dreieck, vielleicht als das vorrangigste Gebiet überhaupt.

Das Bermuda-Dreieck, seltener Teufelsdreieck genannt, ist ein Teil der Sargasso-See und liegt unmittelbar vor der Ostküste der USA. Gerade die USA sind bis heute neben der Sowjetunion, einer der größten Kriegsgegner des fortbestehenden Deutschen Reiches und des Deutschen Volkes, was sehr wesentlich ist. Die Eckpunkte des Dreiecks werden von den einen mit Florida/Bermuda/Puerto Rico angegeben, von anderen Florida/Bermuda/Kuba oder auch vom Golf von Mexico über Florida hinweg zu den Bermudas/Puerto Rico (siehe Skizze). Die bessere geographische Kennzeichnung dürfte meines Erachtens ein riesiger Halbkreis sein, beginnend etwa bei Boston/New York an der US-Ostküste, von dort über Bermuda und Puerto Rico bis zum Panamakanal. Dabei die gesamte Karibik, den Golf von Mexico mit der US-Südküste einschließend. Mit dem Schwerpunkt im Zentrum: Bahamas und Cape Canaveral.

Bleiben wir aber bei dem vorgegebenen Dreieck. Warum werden in diesem Meeresgebiet mehr 'U-Boote unbekannter Nationalität', mehr 'USOs' und mehr 'UFOs' gesichtet als in anderen Seegebieten? Warum verschwinden hier mehr Flugzeuge und Schiffe als anderswo? Weil wir es hier mit einem hochbrisanten militärischen, strategischen und nachrichtentechnisch wichtigen Gebiet zu tun haben. Was allerdings von der Verschweigegruppe bewußt unterdrückt und von nicht eingeweihten oder unwissenden Autoren einfach nur verkannt wird:

Beginnen wir mit den **Bermuda-Inseln**, die diesem Dreieck den Namen geben. Schon im 18. Jahrhundert wurden sie zu einem britischen Flottenstützpunkt ausgebaut und später durch einen Luftstützpunkt erweitert. Im Jahre 1941 verpachtete England zusätzlich zwei Areale auf 99 Jahre an die USA, zur Errichtung je eines Marine- und Luftwaffenstützpunktes.

Mit Vertrag vom 2.9.1940 wurden Teile der **Bahamas** ebenfalls auf 99 Jahre von England - an die Vereinigten Staaten verpachtet und von den letzteren zu einem weiteren Flotten- und Luftstützpunkt ausgebaut. (Vorbereitende Maßnahmen der USA für ihren Kriegseintritt gegen Deutschland.) Die Bahamas werden zwar seit 1973 als sogenannt unabhängig bezeichnet, aber Staatsoberhaupt ist nach wie vor die englische Königin.

Puerto Rico ist den USA unterstellt. Diese Insel nimmt als östlicher Flankenschutz der USA eine strategisch bedeutende Stellung ein; zum einen mit dem Kriegshafen San Juan auf der Insel, zum anderen mit der Flottenbasis Sankt Thomas auf den östlich vorgelagerten Jungfern-Inseln, englisch: Virgin Islands (Meyers Lexikon, 1940).
Puerto Rico ist ferner der Knotenpunkt für alle Seekabelverbindungen (Telefon) der gesamten US-Ostküste, vor allem für New York (Zentrum der jüd. Bänkster) und Washington DC (Regierungssitz der Gangster, von vielen Amerikanern auch verächtlich 'Chicago Boys' genannt), über die Bermudas geschaltet, sowie für den Staat Florida mit dem US-Raumfahrtzentrum Cape Canaveral. Ebenfalls als Verbindung zu dem südamerikanischen Kontinent über Caracas (Venezuela).
Das Wesentlichste auf dieser Insel ist wohl die 1964 in einem Talkessel bei Arecibo errichtete größte Radio-Raster-Teleskopanlage der Welt, mit einem Durchmesser von 305 m. Um die Anlage harmlos wissenschaftlich erscheinen zu lassen, wurde sie zwar von der Cornell-Universität erbaut, aber unmittelbar nach Fertigstellung vom US-Kriegsministerium (Pentagon) übernommen. Am 8.April 1960 haben die Amerikaner mit dem Projekt **OZMA** begonnen, um 'Kontakt mit außerirdischen Intelligenzen' herzustellen, wie man das gegenüber der Öffentlichkeit verharmlosend ausdrückt. Projekt OZMA wurde noch am 28-m-Teleskop von Green Bank begonnen, aber nach Fertigstellung der weitaus größeren und leistungsfähigeren Anlage auf Puerto Rico, dorthin verlegt. Die über OZMA erzielten Resultate wurden vom Pentagon sofort für geheim erklärt. (21*, S.139-142)

Warum wohl? Weil es in Wahrheit darum geht, den internen Nachrichten-CODE der sogenannten UFOs zu knacken! Es ist bekannt, daß der Funk-CODE der deutschen Wehrmacht verratsbedingt von den Alliierten geknackt werden konnte, aber man weiß auch, daß der deutsche Marine-CODE, selbst bis heute nicht entschlüsselt wurde. Bei dem technischen Höhenflug auf reichsdeutscher Seite, vor und nach 1945 (UFOs, USOs) bleibt es darüber hinaus fraglich, ob man sich überhaupt noch der bekannten Wellenbereiche bedient, oder gar den üblichen Funk gänzlich überwinden konnte und statt dessen Möglichkeiten erschlossen hat, die jenseits schulwissenschaftlicher Vorstellungen liegen. In vielen alliierten und anderen Staaten ist man seit langem bemüht, mittels Radioteleskopen und anderen Techniken die 'Außerirdischen', oder wie man auch gelegentlich eingesteht, die **'höheren Intelligenzen** im Weltraum', aber auch in den Weltmeeren, nachrichtentechnisch anzuzapfen. Unter anderem betreibt auch die Sowjet-Union, beispielsweise am Radiophysikalischen Institut in Gorki, unter Leitung von Dr.V.Troitzky, ein 'Lausch'-Programm gegen die Flugscheiben, aber wie man zwischen den Zeilen vorsichtig durchblicken ließ, bisher ohne jeden Erfolg.
Die Arecibo-Anlage dient auch dem Weißen Haus, dem Pentagon, dem NASA Kontrollzentrum in Houston (am Golf von Mexiko), sowie Cape Canaveral als wesentliche Nachrichtenverbindung; teils gekoppelt mit den Militärsatelliten im All. Das ist wohl der Hauptgrund dafür, daß Puerto Rico in verschiedenen Jahren, oft monatelang, von 'UFOs' regelrecht umschwärmt und belagert wurde.

> Über den Bergen von Adjuntas im Innern Puerto Ricos erschienen in einem Zeitraum von drei Monaten immer wieder und fast wie nach einem festen Plan ganze Schwärme von UFOs. Sie sandten seitliche Lichtstrahlen aus, flogen in geschlossener Formation (eine deutsche Flugart; eingefügt vom Verfasser) in niedriger Höhe - ungefähr 300 m - vollführten präzise rechtwinklige Wendungen (für ein Flugzeug unmöglich), schwebten unbeweglich in der Luft und verschwanden dann plötzlich spurlos. (13*, S.219)

Berlitz schildert in seinem Buch 'Spurlos' noch verschiedene UFO-Ereignisse und Sichtungen auf der Insel und nennt dann die Monate August, September, Oktober 1972 für die oben genannten Massensichtungen.
Jean Prachan, 'UFOs im Bermuda-Dreieck' weiß aus dem Jahre 1973 ähnliches zu berichten:

> Wichtig ist hier die Feststellung, daß 1973 die Karibik, Puerto Rico und der südliche Teil des Dreiecks von einer wahren UFO-Welle heimgesucht wurde. Der Höhepunkt dieser 'Welle' lag im Oktober/November. In der Karibik wurden Dutzende Objekte beobachtet, die alle auf- und untertauchten.' (8*, S.112)

Um einmal ins Detaille zu gehen, übernehmen wir eine Passage aus Berlitz 'Spurlos', über Vorgänge auf Puerto Rico:

> Obwohl UFO-Sichtungen von Millionen Beobachtern aus allen Teilen der Welt gemeldet wurden, scheinen sie sich doch im Bermuda-Dreieck zu konzentrieren. In Puerto Rico z.B. tauchten sie 1972 mit einer derartigen Häufigkeit auf, daß es zu schweren Verkehrsstauungen kam, als die durch Fernsehen, Radio und Presse informierten Menschen auf die Landstraßen strömten, um Schwärme von UFOs und ihre präzisen Manöver am Nachthimmel zu beobachten. ...
> Einige Kraftfahrer erlebten auf ihrer Heimfahrt von der am Himmel beobachteten Vorführung eine weitere Überraschung. An einer bestimmten Stelle zwischen San Sebastian und Lares (liegt im Innern der Insel) tauchte ein riesiges, niedrig fliegendes UFO auf, während gleichzeitig alle Automotoren ausfielen und erst wieder ansprangen, als das UFO, nachdem es orangefarbene und rote Lichtblitze oder Flammen ausgesandt hatte, plötzlich senkrecht aufstieg und verschwand.
> Im selben Zeitraum erschien in Rio Piedras, einem Vorort von San Juan (hier befindet sich der US-Kriegshafen; eingefügt vom Verfasser), während einer Geburtstagsparty im Freien, ebenfalls ein riesiges UFO und blendete die Anwesenden mit einem grünlich-blauen Licht, das es ausstrahlte, als es ganz dicht - etwa 100 Meter - über den Party-Gästen dahinglitt. Zahlreiche andere Personen beobachteten aus nahe gelegenen Häusern ebenfalls das Phänomen, als das UFO langsam zwischen zwei zwanzigstöckigen Apartmenthäusern dahinschwebte; mehrere Autos blieben stehen, da ihre Motoren aussetzten. Plötzlich stieg das seltsame Flugobjekt in einer roten Nebelwolke senkrecht auf, veränderte die Richtung, steuerte auf ein nahegelegenes Kraftwerk zu und verschwand unvermittelt (es machte sich vermutlich in diesem

Augenblick unsichtbar, worauf wir noch zu sprechen kommen; eingefügt vom Verfasser). (13*, S.219/220)

So ließen sich von der Insel noch viele einzelne Beispiele aufführen, aber kommen wir zurück zum Thema:
Die Erscheinungen über Puerto Rico bleiben in keiner Weise auf die beiden Jahre 1972/73 beschränkt und es dürfte überhaupt kein Zweifel darüber bestehen, daß dieses wichtige Nachrichtenzentrum der USA ständig von den 'UFOs' angezapft wird, um über die militärischen und die kriminellen atomaren Absichten der Gegner genauestens unterrichtet zu sein. Soviel zu Puerto Rico.

Im Westen wird das Bermuda-Dreieck begrenzt durch die amerikanische Ostküste, hauptsächlich **Florida**, wo sich verschiedene Militärbasen, wie Fort Lauderdale, verstreute Raketenabschußrampen und vor allem der amerikanische 'Weltraumbahnhof' befinden. Im Seegebiet vor Florida spioniert nicht nur das sowjetische Militär, beobachtet, getarnt von harmlos erscheinenden Handelsschiffen und Fischkuttern, sämtliche Vorgänge und Starts von Cape Canaveral - trotz des alliierten Bündnisses mit den USA. Sondern hier sind auch die Flugscheiben in ständiger beobachtender Bereitschaft, begleiteten seinerzeit die Apollo-Raumschiffe der USA zum Mond, wie hinreichend bekannt wurde und kontrollieren alle Starts und Landungen. Kontrollierten, müßte besser gesagt werden, denn seit dem Challenger-**Abschuß** haben die Amerikaner offenbar von den 'höheren Intelligenzen' auferlegtes Startverbot, daß sie sich selbst zuzuschreiben haben. Mit der an Bord befindlichen 'Grünen Kiste', in der Kapseln mit hochgiftigen Substanzen enthalten waren, die in zwei Sekunden tödlich wirken - wie der Tagespresse zu entnehmen war - planten die Chikago-Boys offenbar mal wieder eines ihrer üblichen großformatigen Verbrechen, vielleicht gegen einen der deutschen Stützpunkte und Basen am Nord- oder Südpol. Auf die Challenger-Explosion und die Grüne Kiste, werden wir in der schon angekündigten nächsten Broschüre, über den Weltraum, ausführlich eingehen. Bedenken wir auch, daß eine der sich gesetzten Hauptaufgaben der deutschen Flugscheibenmacht darin besteht, einen atomaren Krieg zu verhindern; was ihnen auch seit Jahrzehnten mit Erfolg gelungen ist.

Ferner wird das Dreieck noch von dem kommunistisch gewordenen Kriesenherd **Kuba** tangiert. Hier gibt es pro-kommunistische Agententätigkeiten genauso, wie pro-amerikanische, die sich zur Tarnung in gleicher Weise harmlos erscheinendern Fischkuttern, Handelsschiffen und privatern Segeljachten bedienen.

Erwähnenswert ist ferner, daß das gesamte Seegebiet vor der Ost- und Südküste der USA - das Bermuda-Dreieck inbegriffen - das verkehrsreichste Gebiet der Erde ist, was den Schiffs- und Flugverkehr betrifft.

Wir haben also zur Genüge aufgezeigt, daß dieses Meeres- und Inselgebiet von strategisch und militärisch hervorragender Bedeutung ist, wodurch die ständige Anwesenheit, besser gesagt Überwachung, durch sogenannte UFOs und USOs ebenfalls verständlich wird:

> Die Serie von UFO-Sichtungen im Jahre 1972 ist nur durch die große Zahl von Augenzeugen außergewöhnlich. UFO-Sichtungen als solche sind an der Küste Floridas, auf den Bahamas, auf Haiti, in der Dominikanischen Republik, in Kuba und auf anderen karibischen Inseln sowie bei und über den Bermudas und dem Meer zwischen diesen Inseln so alltäglich, daß sie in Rundfunk und Presse kaum noch Erwähnung finden, wenn sie nur von wenigen Personen gesehen wurden. Erst wenn Tausende Menschen dasselbe Phänomen wahrnehmen, wird es für die Massenmedien berichtenswert. Doch auch dann werden sie auf Grund der Häufigkeit solcher Beobachtungen bald vergessen und zu den Akten gelegt. (13*, S.222)

Allein die Bermuda-Inselgruppe besteht aus 350 Inseln und Eilanden, von denen lediglich 20 bewohnt sind. Ähnlich sind die Verhältnisse auf den Großen Antillen und den Bahamas. Die letzteren bestehen aus 29 größeren, meist bewohnten Inseln, 660 meist unbewohnten Eilanden und 2400 Felsklippen und Korallenriffs, die sich von Florida bis 900 km in südöstliche Richtung erstrecken. Für das ganze hier behandelte Seegebiet dürfen wir ohne Übertreibung mehrere Tausend Inseln und Eilande annehmen.

Fürwahr, ein ideales Gebiet für Unterwasserbasen und Schlupfwinkel der USOs und insgeheime Landemöglichkeiten für Flugscheiben. Daher werden auch Vermutungen, selbst Behauptungen über UFO- und USO-Basen im Bermuda-Dreieck seit Jahrzehnten in der diesbezüglichen Literatur aufgestellt.

Wie sagte doch Großadmiral Dönitz im Oktober 1944 vor Marinekadetten in Laboe bei Kiel?:

> Die deutsche Kriegsmarine hat in der Zukunft noch eine besondere Aufgabe zu erfüllen ... Die deutsche Kriegsmarine kennt alle Schlupfwinkel der Meere und es wird ihr ein leichtes sein, ... (siehe 'Geheime Wunderwaffen', Bd.1, S.43)

Das Todesdreieck auf der Landkarte

Tausend Menschen in 20 Jahren verschollen — Flugzeuge erforschen atmosphärische Störungen — Ein unheimlicher Fleck

Von dem SÜDKURIER-Mitarbeiter A. Kenley, Washington

„Projekt Magnet" der US-Marine soll ein Rätsel lösen, welches seit hundert Jahren die Schiffahrt und seit 20 Jahren die Luftfahrt bewegt: Die atmosphärischen und magnetischen Verhältnisse im sogenannten Bermuda- oder Todesdreieck. Seine Basis bildet die 1700 Kilometer lange Luftlinie zwischen Puerto Rico und einem Punkt zwischen West Palm Beach und Orlando an der Ostküste Floridas. Zieht man von ihm und von Puerto Rico auf der Karte Linien zu den Bermuda-Inseln, so erhält man eine 1500 Kilometer lange westliche und 1550 Kilometer lange östliche Seitenlinie. In diesem Dreieck verschwinden seit 100 Jahren Schiffe und neuerdings auch Flugzeuge, ohne Spuren zu hinterlassen.

Ein Unglück vom 5. Dezember 1945, bei welchem fünf Avenger-Torpedobomber mit 20 Mann Besatzung in diesem Raum verloren gingen, ohne daß man Wrackteile fand, lenkte die Aufmerksamkeit des US-Verteidigungsministerium auf das Dreieck. In den Vorfall war noch ein Marineflugboot verwickelt, das zur Suche startete und 20 Minuten später ebenfalls keine Nachricht mehr gab. Im Januar 1948 ging eine Passagiermaschine mit 31 Menschen verloren, welche von den Azoren nach Kuba gestartet war. Eine viermotorige Maschine verschwand im Bermuda-Dreieck am 17. Januar 1949. Im Oktober 1954 war es eine amerikanische Super-Constellation mit 42 Personen an Bord; obwohl sie zwei voneinander unabhängige Funkanlagen hatte, gab sie wie die anderen verschollenen Maschinen keinen Notruf. Am 9. November 1956 ging dort ein Patrouillen-Flugzeug der US-Marine verloren.

Die jüngsten Fälle betreffen drei Flugzeuge und zwei Schiffe. Am 8. Januar 1962 schnitt ein Düsen-Tankflugzeug auf der Route Virginia—Azoren das Todesdreieck und kam nicht über dessen Grenzen hinaus. Am 2. Februar 1963 ging ein Schwefeltanker mit 39 Besatzungsmitgliedern auf der Reise von Beaumont (Texas) nach Norfolk (Virginia) in jenem Raum unter; von ihm wurden noch schwache, aber verstümmelte Signale aufgefangen. Seit dem 1. Juli 1963 wird im Bermuda-Dreieck der Fischereidampfer „Sno' Boy" mit 40 Personen vermißt, von dem sich nach zehntägiger Suche nicht einmal ein Holzstück fand. Im August schließlich flogen aus Florida zwei Strato-Tanker vom Typ KC-135 zu einer Luft-Tankübung aus und gaben vor dem Dreieck noch Positionsmeldung, um dann nichts wieder von sich hören zu lassen.

Keine Leiche gefunden

Das Schiffsregister meldet aus jenem Raum noch mehr Schiffverluste, als dort Flugzeuge verschollen sind. Als man die älteren Bände aufschlug, zeigte es sich, daß seit hundert Jahren dort dauernd Fahrzeuge verschwunden sind, deren Untergang keine Erklärung fand. Ab 1945 forderte das Bermuda-Dreieck rund tausend Menschenleben. Nicht eine Leiche wurde aufgefischt. Das rief eine gemeinsame Aktion der amerikanischen und kanadischen Kriegsmarine ins Leben, das „Projekt Magnet".

Eine Anzahl Super-Constellations mit empfindlichen Meßgeräten beobachten die atmosphärischen und magnetischen Verhältnisse dieser Region. Bereits 1950 hatte ein kanadischer Regierungsexperte bei Versuchsflügen im Dreieck „Schichten von verminderter atmosphärischer Bindung" festgestellt, welche als Abweichungen Kompaß, Funk und elektronische Geräte beeinflussen. Die letzten kanadisch-amerikanischen Messungen ergaben etwas Einmaliges, nämlich „besondere magnetische Kräfte, die nicht von der Erde, sondern von oben kommen", wie es hieß. Anscheinend lösen sie plötzliche Katastrophen bei Flugzeugen und Schiffen aus, die sich hinterher nicht mehr nachweisen lassen.

Eine einzige Andeutung über ihre Art besitzen wir im letzten Funkspruch eines der fünf Torpedobomber, die zusammen am 5. Dezember 1945 abstürzten. Der Flugschwadronsführer sagte mit halb erstickter Stimme: „Wir scheinen verloren zu sein — — alles geht falsch — — seltsam! Auch der Ozean sieht nicht so aus, wie er aussehen sollte ..." Damit war die Verbindung für immer unterbrochen.

'Süd-Kurier', Konstanz, 13.3.1964

'Bild' H.H. 14.8.1985

Lloyds meldet: 20 Schiffe spurlos verschwunden

Spukt es im Bermuda-Dreieck wirklich? Wieder sind zwei indische Frachter mit 44 Seeleuten an Bord spurlos verschwunden.

In den letzten fünf Jahren verschwanden 20 Frachter auf den Weltmeeren. Auch zwei deutsche: Von der „Rugwardersand" (1569 Tonnen) kam am 18. Februar 1981 das letzte Rufzeichen aus dem Mittelmeer, und die „Wheststar" (1205 Tonnen) meldete sich am 6. Mai 1981 zuletzt aus dem Atlantik vor Portugal – kein Brett, kein Tuch kam je zum Vorschein.

Lloyds-Versicherung in London: „Bis heute gibt es keine Erklärung für das Verschwinden." Die Engländer veröffentlichten eine Karte, in der alle seit 1980 verschollenen Schiffe eingezeichnet sind – die meisten im Bermuda-Dreieck. **bri**

'Oberhessische Presse', Marburg, 4.1.1986

Jedes Jahr verschwinden fünf Schiffe spurlos

Bremen (dpa/vwd). Fünf Handelsschiffe verschwinden durchschnittlich in jedem Jahr ohne eine Spur zu hinterlassen. Obwohl die Rettungseinrichtungen verbessert wurden, gingen von 1975 bis 1984 nach Angaben des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft 52 Handelsschiffe verloren, ohne daß ein Zeuge aufzutreiben war. Insgesamt mußten in diesem Zeitraum weltweit 3 770 Handelsschiffe mit einer Tonnage von rund 15,6 Millionen BRT als Totalverluste abgeschrieben werden. Besonders verlustträchtig waren die Jahre 1979 mit 456 und 1984 mit 327 Schiffen.

...und das sind nur die Handelsschiffe, ohne Kriegsschiffe, ohne Flugzeuge !
...und ferner werden die Angaben zur Verharmlosung nach unten frisiert !

Schiffs- und Flugzeugunglücke sind so alt wie die Seefahrt und Luftfahrt selbst. Jedes Jahr sinken durchschnittlich 250-300 Schiffe in allen Weltmeeren, mit einer Aufklärungsquote von 90-95 %. Uns interessiert hier der größte Teil der nicht aufgeklärten Fälle. Schiffe oder auch Flugzeuge, die auf mysteriöse Weise spurlos verschwinden oder völlig intakt, aber menschenleer, treibend aufgefunden werden.

Vor den Küsten der Vereinigten Staaten verschwanden während der Jahre 1974-1976 mehr als 600 Fahrzeuge spurlos, viele davon im Dreieck. (13*, S.68)

Ähnlich wie im Dez. 1944 und im Dez. 1945, befanden sich am 19. Dez. 1946 fünf US-Kampfflugzeuge vom Typ P-47 im Luftraum des Bermuda-Dreiecks. Eine sechste Maschine begleitete den Convoi und wurde Zeuge, wie dieser in eine Wolke flog, aber nur vier, der ursprünglich fünf Maschinen, wieder zum Vorschein kamen. Bei der dann eingeleiteten Suchaktion wurden zwei der beteiligten B-17, 'Fliegende Festungen', ebenfalls vermißt und nicht wiedergefunden. (14*, S.126)

Superfortress C-54:

Am 3. Juli 1947 verschwand eine C-54 der amerikanischen Armee mit sechs Mann Besatzung auf einem Routineflug von den Bermuda-Inseln zum Militärflughafen Morrison bei Palm Beach. Die letzte bekannte Position des Flugzeuges war etwa 100 Meilen von den Bermudas entfernt. Eine sofort eingeleitete Suchaktion von Armee, Marine und Küstenwache auf See und in der Luft erstreckte sich über 100 000 Quadratmeilen Meeresoberfläche. Es wurden weder Ölflecken noch Wrackteile gesichtet. (12*, S.32/33)

Nach der ergebnislosen Suche stellten Beamte der amerikanischen Luftwaffe die der Ablenkung dienende **Vermutung** auf, eine gewaltige Strömung aufsteigender Luft in der Nähe einer Gewitterwolke, könne den Bomber **möglicherweise** zerstört haben. (15*, S.118; ferner 8*; 15*; 16*)

Dann sollte man der US-Luftwaffe allen ernstes raten, ihre Flüge nur noch bei wolkenlosem Himmel durchzuführen!

Ein weiteres kompliziertes Rätsel war der Verlust von drei Maschinen der britischen 'South American Airline': Star Dust, Star Tieger und Star Ariel - alle vom Typ Tudor IV. (16*, S.16)

Die **Star Tiger**, ein viermotoriges Passagierflugzeug ..., ein umgebauter Lancaster-Bomber, verschwand am 29.1.1948 auf einem Flug von den Azoren nach den Bermuda-Inseln. An Bord der Maschine waren eine sechsköpfige Besatzung und fünfundzwanzig Passagiere, darunter Sir Arthur Cunningham, Generalleutnant der britischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg und früherer Befehlshaber der Zweiten Taktischen Luftflotte. Die Star Tiger sollte am Flughafen Kinley auf den Bermudas landen. Kurz vor ETA (estimated time of arrival, erwartete Ankunftszeit) um 22.30 Uhr gab der Pilot dem Kontrollturm eine Meldung durch, die die Sätze enthielt: 'Wetter und Flugbedingungen ausgezeichnet' und 'Erwarte planmäßige Landung'. Die Position des Flugzeuges wurde mit 380 Meilen nordöstlich der Bermudas angegeben.
Es erfolgte keine weitere Meldung, aber die Star Tiger erreichte ihr Ziel nicht. Es gab kein SOS, keinen Notruf, kein Anzeichen dafür, daß der Flug nicht unter den besten Bedingungen verlaufe. Um Mitternacht wurde die Star Tiger als überfällig gemeldet, und am nächsten Tag, dem 30.Januar, lief eine umfassende Hilfsaktion an. Dreißig Flugzeuge und zehn Schiffe suchten mehrere Tage lang erfolglos das Gebiet ab. (12*, S.33; ferner 8*; 16*; 12*)

Fast genau ein Jahr später, am 17.1.1949 verschwand das Schwesterflugzeug, die **Star Ariel** unter fast ähnlichen Bedingungen und auf ebenso mysteriöse Weise:

'Position etwa 180 Meilen (290 km) südlich der Bermudas', meldete Kapitän McPhee, ein erfahrener Flieger mit 4200 Flugstunden; 'Wetter gut. Ich gehe auf die Frequenz von Nassau über'.
Das war sein letzter Funkspruch.
Die 'Star Ariel', sieben Besatzungsmitglieder und dreizehn Passagiere wurden nie wieder gesehen.
Zu diesem Zeitpunkt fanden in einer Gegend einige hundert Kilometer südlich der Bermudas Manöver statt, an denen ein Schlachtschiff, Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer und andere teilnahmen. Diese ganze Flotte machte sich sofort auf die Suche. Zwei Zerstörer fuhren sogar zu einer Stelle 480 km südlich der Bermudas, wo ein Linienflugzeug und ein Bomber der US Air Force ein grünes Leuchten über dem Meer gesehen hatten. Tausende Quadratkilometer wurden durchkämmt: nicht ein Ölfleck, nicht ein Flugzeugteil, nicht eine Leiche.
Bald jedoch hatte die Suchaktion ein neues Ziel, das Fischerboot 'Driftwood', das bei der Überfahrt von Fort Lauderdale nach Bimini mit fünf Mann an Bord ebenfalls verschwunden war. Doch sowohl die 'Star Ariel' als auch die 'Driftwood' blieben unauffindbar. (8*, S.35)

An anderer Stelle betont Prachan erneut dieses eigentümliche grüne Leuchten und schreibt:

An diesem Tag, am 17. Januar 1949 wurde meines Wissens kein UFO gesehen. Doch man sollte in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß zwei Flugzeuge, ein Bomber der US-Air-Force und ein Passagierflugzeug der englischen Gesellschaft BOAC, die unabhängig voneinander an der Suchaktion beteiligt waren, meldeten, sie hätten auf dem Wasser dort, wo das Flugzeug verschwand, ein eigenartiges grünliches Leuchten gesehen.
Die Fälle der 'Star Tiger' und der 'Star Ariel' sind sich also noch viel ähnlicher, als aus den offiziellen Berichten hervorgeht. Vielleicht befinden sich beide Flugzeuge heute Seite an Seite irgendwo 8000 oder 9000 Meter unter dem Meer, von absolut wasserundurchlässigen Stützwällen umgeben, die zu einem untermeerischen Stützpunkt gehören. Das ist nun die Frage.
'Viele Forscher sind sich längst über die Verbindung zwischen den UFOs und dem Bermuda-Dreieck im klaren, einer Verbindung, die mit Zufall nichts zu tun hat', schreibt der Korrespondent von 'UFO Report', den ich schon einmal zitiert habe. 'Längst' ist wohl etwas übertrieben, da erst seit 1973 über diese Verbindung gesprochen wird. Es ist verwunderlich, daß es so lange gedauert hat, bis man die Verbindung herstellte, doch man darf nicht vergessen, daß die Öffentlichkeit erst seit kurzem über die Ereignisse im Bermuda-Dreieck unterrichtet ist. Es gingen zwar in gewissen Kreisen (in der Armee, Luftwaffe und unter Seeleuten z.B.) Gerüchte über das Eingreifen von UFOs um, doch bis 1973 hat niemand gewagt, es öffentlich auszusprechen. (8*, S.148; ferner 12*; 16*; 17*)

Januar 1949
Star Ariel

Am 17. Januar verschwand die «Star Ariel», eine Passagiermaschine der British South American Airways Corporation, unter ähnlichen Umständen wie genau ein Jahr zuvor ihre Schwestermaschine, die «Star Tiger». Mit 7 Mann Besatzung und 13 Passagieren startete das viermotorige Flugzeug von Kindley Field, Bermuda, hinein in einen schönen Morgenhimmel zu einem Flug nach Jamaika. Eine Stunde später setzte Flugkapitän McPhee eine Routineflugmeldung nach Bermuda ab: «Wir sind auf Reisehöhe, das Wetter ist gut. Voraussichtliche Ankunftszeit in Kingston wie geplant.» Von der «Star Ariel» wurde nie wieder etwas gesehen oder gehört. Man wußte, daß das Flugzeug zum Zeitpunkt seines letzten Funkspruchs auf Kurs gewesen war, und die Navigationsausrüstung garantierte, daß es auf dem richtigen Weg bzw. nahe daran bleiben würde. Wäre die Maschine auf Grund eines technischen Defektes abgestürzt, wären Wrackteile über ein weites Gebiet verstreut gewesen. Wäre es zu einer Notwasserung gekommen, auf einer wie man weiß sehr ruhigen See, hätte es einige Überlebende geben müssen. Zumindest wären die beiden Rettungsflöße automatisch aus ihren Halterungen in den Tragflächen ausgelöst und gefunden worden. Doch die intensive Suche, die bei ausgezeichnetem Wetter stattfand, war vergebens. Nicht eine Spur der Maschine oder ihrer Passagiere wurde je gefunden.

Eine vom Ministerium für Zivile Luftfahrt durchgeführt Untersuchung war außerstande, die Ursache des Verschwindens zu erklären.

Nach dem Bericht des Ministeriums für Zivile Luftfahrt hatte die Maschine für den 5 1/2-Stunden-Flug Treibstoff für 10 Stunden an Bord. Sie flog mit Rückenwind und hatte eine relativ leichte Ladung. Das Wetter war ausgezeichnet, die Maschine befand sich über der Frostgrenze, ein Vereisen war also ausgeschlossen.*

* Eis kann sich auf einem Flugzeug nur nahe der Frostgrenze bilden. Über der entsprechenden Höhe sind die Wasserpartikelchen gefroren und haften nicht an der Maschine.

Die Besatzung bestand aus sehr fähigen Leuten. Kapitän McPhee hatte 2400 Flugstunden, 2000 davon als Kapitän von BSAA-Maschinen, und er besaß langjährige Erfahrung auf der Route, auf der er verschwand. Die übrigen Offiziere waren erfahren, besonders der Funker war bekannt für seine überragenden Fähigkeiten. Die vier Rolls-Royce-Motoren hatten sich alle in der Vergangenheit bewährt, und es gab keinen Grund für den Verdacht, sie hätten irgendeinen Defekt aufgewiesen. Die De Havilland-Propeller hatten in der Geschichte der Tudor niemals versagt. Die Maschine verfügte über eine komplette Navigationsausrüstung mit mehreren Empfängern und Sendern, Richtungsfindern, einem Radiokompaß und Radar.

Die Rettungsausrüstung bestand aus drei aufblasbaren Schlauchbooten, von denen jedes Platz für 15–18 Personen hatte und mit Rettungshilfen bei Seenot, erster Hilfe und einem Funkgerät versehen war. Das Radio im Schlauchboot, das sich im Innern des Flugzeuges befand, hatte einen automatischen SOS-Sender mit einer geschätzten Reichweite bis zu ca. 75 Meilen.

Bei einer evtl. Berührung des Flugzeuges mit Wasser würden durch einen automatischen Schaltvorgang die Schlauchboote aus ihren Halterungen gelöst und aufgeblasen. Schwimmwesten für alle Passagiere und die Besatzung befanden sich an Bord, und zusätzlich zu den regulären Türen gab es 5 Notausgänge für den Ernstfall.

Ein technischer Defekt als Ursache des Unglücks wurde von vornherein ausgeschlossen, da er durch die Art und Weise, wie sich die Tudor in der Vergangenheit bewährt hatte, äußerst unwahrscheinlich schien. Die Maschine war mehr als 350 Stunden ohne Probleme geflogen, die Meteorologen waren sicher, daß es entlang der Route keine Turbulenzen gegeben haben konnte. Hätte ein Konstruktionsdefekt vorgelegen, hätte der bei einer Flughöhe von 6000 m recht niedrige Innendruck wohl kaum zu einem Zerbersten der Maschine geführt.

Die Möglichkeit von Sabotage wurde nicht völlig ausgeschlossen. Man fand jedoch keinen Beweis dafür, daß sie bei einer Katastrophe eine Rolle gespielt haben könnte.

Nach dem Wetterbericht des Königlichen Meteorologischen Instituts gab es keine wetterbedingten Komplikationen irgendwelcher Art. Es gab entlang der Route zwar einige Wolken, doch lagen sie alle beträchtlich unter der Flughöhe. Über den Wolken war die Sicht unbegrenzt, darunter nur leicht beeinträchtigt.

(15*)

140

Das andere Schwesterflugzeug, die **Star Dust** ging schon im Jahre 1947 vor der chilenischen Küste verloren.

Noch vor der Star Ariel startete am 27.Dezember 1948 um 22.30 Uhr von San Juan auf Puerto Rico eine gecharterte DC-3 mit Kurs auf Miami, Florida. Dieser kleine Flugzeugtyp galt bei den Amerikanern lange als die zuverlässigste Maschine, die je gebaut wurde. Das Wetter war hervorragend, die Piloten erfahren und Flugkapitän Robert Linquist, Kopilot Ernest Hill jr., Stewardesse Mary Burks, drei weitere Besatzungsmitglieder und 29 Passagiere aus New York City, hatten nach einem angenehmen Flug schon die Lichterkette von Miami vor Augen. Es war inzwischen Morgengrauen, Kapitän Linquist setzte um 4.30 Uhr folgenden vom Funkturm empfangenen Funkspruch ab: 'Wir nähern uns dem Flughafen .... Nur noch 50 Meilen südlich .... Wir können die Lichter von Miami schon sehen. An Bord alles in Ordnung, wir melden uns später für die Landeinstruktion.' Der Kontrollturm bestätigte den Empfang, aber hörte nie wieder etwas von der Maschine, keinen SOS-Ruf, keine MAYDAY-Meldung, keine Explosion war zu hören, kein Lichtblitz zu sehen. Die Maschine verschwand regelrecht vor den Augen der Flugüberwachung, noch dazu über den Florida-Kays, wo die Wassertiefe nur 5-7 m beträgt, das Wasser so klar ist, daß der Meeresgrund zumindest vom Flugzeug aus zu sehen ist, und Wrackteile sofort zu erkennen wären. Aber die sofort eingeleitete Suchaktion blieb ohne jeden Erfolg. 50 Flugzeuge, zehn Schiffe und ein Dutzend kleinerer Wasserfahrzeuge waren an der Suchaktion beteiligt. Armee, Marine und die Küstenwache durchkämmten auf See und in der Luft ein Gebiet von 100 000 - nach einer anderen Quelle von 300 000 - Quadratmeilen und wieder fand man weder einen Rettungsring, ein Wrackteil, noch einen Ölfleck oder sonst irgend eine Spur. Die DC-3 blieb bis zum heutigen Tage verschwunden. (8*; 12*; 15*; 16*; 17*; DNZ Nr. 8/1975)

Zu diesen Flugzeugverlusten gibt D.Group zusammenfassend folgende Erklärung:
Diese und andere Verluste seit 1947 haben alle grundlegenden Elemente des typi-

schen Verschwindens von Flugzeugen über dem Bermuda-Dreieck: Es ist eine ruhige Nacht. Das Flugzeug, das sich gewöhnlich weniger als hundert Kilometer weit von der Küste entfernt aufhält, funkt die letzte Nachricht, bevor es den Luftraum des Dreiecks erreicht. Alles ist in Ordnung, und der Pilot glaubt, daß man pünktlich ankommen werde. Erst wenn keine Nachricht mehr in dem errechneten Zeitraum bis zur Landung eintrifft, wird die Bodenbesatzung unruhig und schickt ein Suchflugzeug los. Doch man findet nichts. Die Untersuchungskommissionen sind ratlos.
Die Verluste nahmen in den sechziger und siebziger Jahren weiter zu. (16*, S. 16/17)

1950 war ein ruhiges Jahr. Am 5.April stach der puertoricanische Frachter **Sandra** mit 340 Tonnen DDT von Savannah im US-Staat Georgia mit Ziel Venezuela in See und ward nie mehr gesehen. (15*, S.148-149 und andere Quellen.)
Im März verschwand eine amerikanische 'Globemaster' im nördlichen Teil des Dreiecks, auf dem Weg nach Irland und am 9.6.1950 eine weitere DC-3, worüber uns in beiden Fällen nähere Angaben fehlen. (8*; 16*)

Unter jenen Fällen, die sich nach Ende des Zweiten Weltkriegs im Bermuda-Dreieck ereigneten, ist der Verlust des brasilianischen Kriegsschiffes **Sao Paulo** besonders merkwürdig. Die zum Verschrotten bestimmte Sao Paulo, die nur eine Aufsichtsmannschaft von acht Mann an Bord hatte, war an zwei Hochseeschleppern vertäut. Der Verband befand sich südwestlich der Azoren. In der Nacht vom 3. zum 4. Oktober (Druckfehler, muß November heißen) 1951 verschwand das geschleppte Schiff plötzlich. Wegen unruhiger See hatte einer der Schlepper in der Nacht des 3. November die Trossen gelöst. Am Morgen zum 4. November war die See wieder ruhig. Da bemerkte man, daß die Kabel zum zweiten Schlepper zerrissen waren und die Sao Paulo fehlte. Während Flugzeuge und Schiffe nach ihr suchten, traten seltsame Phänomene auf: Unerklärliche Lichter wurden in der Nacht und am frühen Morgen gesichtet, und am nächsten Tag meldeten die Schiffe und Flugzeuge das Auftauchen von dunklen Gestalten oder Umrissen auf der Meeresoberfläche, die aber bald verschwanden. Von der Sao Paulo und ihrer Mannschaft fand man keine Spur.
Die meisten Kommentare zu den Ereignissen im Bermuda-Dreieck begnügen sich damit, diese als unlösbare Rätsel hinzustellen. Andere aber, und zwar jene, die sich am eingehendsten mit diesem Phänomen befaßt haben, sprechen die Vermutung aus, daß das unerklärliche Verschwinden von Schiffen, Flugzeugen und Menschen in Zusammenhang mit vernunftbegabten irdischen oder außerirdischen Wesen steht. Diese Ansicht wird von einer wachsenden Zahl von Personen geteilt, vielleicht weil es sonst keine logische Erklärung des Phänomens gibt. (12*, S.61)
Die Untersuchung des Falles des brasilianischen Kriegsschiffes Sao Paulo, das von zwei Schleppern in ein Trockendock gebracht werden sollte und in den Morgenstunden des 4. November 1951 plötzlich mit der Aufsichtsmannschaft von den Schleppseilen verschwand, schloß auch die unerklärlichen Lichterscheinungen nicht aus, die in der Nacht vor dem Verschwinden durch eine **Nebelwolke** am Himmel wahrgenommen worden waren. Die Besatzungen der Flugzeuge, die anschließend eine intensive Suchaktion durchführten, fanden zwar keine Spur des verschwundenen Kreuzers, gaben aber einen eigenartigen Bericht, in dem von **ungewöhnlich dunklen Nebelschwaden** oder **sehr niedrig hängenden Wolken** in dem Gebiet die Rede war, in dem man das Schiff hätte finden müssen. (13*, S.230 u. S.49, sowie 8*, S.191 und 16*, S.196)

Andere nicht verschwundene Schiffe und Flugzeuge wußten manchmal über seltsame Störungen und Ausfälle von Instrumenten und zuvor nie gekannten **Wetteranomalien** zu berichten wie z.B.:
Die Besatzungen mußten in solchen Fällen erleben, daß die Instrumente falsch funktionierten, die Kompasse kreiselten, die Antriebssysteme ausfielen und sie die Kontrolle über ihr Flugzeug oder Schiff verloren; außerdem sahen sie einen seltsamen **Feuerscheinnebel** oder eine **'Milchzone'**, in der alle Konturen, einschließlich des Horizonts, in einem **weißlichen Dunst** verschwammen. Trotz alledem gelang es ihnen

jedoch, das unheimliche Gebiet zu verlassen und ihr Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bekommen. (13*, S.60)

7. Juli 1955:
W.J.Morris, ein ehemaliger Seemann der 'Atlantic City' sah, wie sich die automatische Steuervorrichtung 'selbständig' machte und das Schiff total im Kreis herum steuerte, gleichzeitig war ein **Kugelblitz** zu sehen. Ein Teil der Navigationseinrichtung und der elektrischen Ausrüstung war danach nicht mehr zu gebrauchen. (18*)

Handelte es sich bei diesem sogenannten Kugelblitz um die vor 1945 in Deutschland entwickelten unbemannten Feuerkugeln? (Siehe 'Geheime Wunderwaffen' Bd.III, S.15-22)
Die Vorgänge im B.-Dreieck scheinen so dramatisch und vor allem gehäuft zu sein, daß sich in den USA eine spezielle Zeitschrift: 'The Bermuda Triangle Special Report' mit diesen Vorkommnissen beschäftigt. Hierin berichtete der amerikanische Journalist Rufus Drake 1977 über einen Leutnant der amerikanischen Armee namens LeRoy R.Jackson. Wir zitieren aus Jean Prachan: 'UFOs im Bermuda-Dreieck':

Leutnant LeRoy R.Jackson aber zögerte nicht, Rufus Drake alles zu sagen, was er wußte. Er erzählte ihm unter anderem von einer OV 1 (einem Fotoaufklärer), der über dem Bermuda-Dreieck auf eine **eigenartige, sehr dichte Wolkenformation** gestoßen war. Der Pilot der Maschine befand sich über vierzig Minuten lang in dieser Formation und wurde 'wie ein Fußball' umhergeschleudert. Schließlich beruhigte sich das Wetter, und das Flugzeug erreichte sein Ziel, jedoch **eine Stunde früher als geplant**. Urteilt man nach dem Flugplan, der Windgeschwindigkeit und den Instrumenten, so hat eine Stunde einfach zu existieren aufgehört.
Berlitz und andere Autoren haben noch weitere Fälle von Zeitraffung über dem Bermuda-Dreieck angeführt. Für uns ist das eine völlig phantastische und beim Stand unserer Wissenschaft unglaubliche Behauptung. ....
Wenn die Militärs ihre Schweigepflicht nicht so ernst nähmen, könnten wir sicher noch viele ähnliche Anekdoten anführen. In der Zone des Bermuda-Dreiecks geschehen so viele andere sonderbare Dinge:
Funkstille, weiße Gewässer, Ausfall von Instrumenten und Kompassen, unerklärliche Luftlöcher, 'wie von der Hand eines Riesen' geschüttelte Maschinen, optische Anomalien, bläuliche und grünliche Lichter, die plötzlich Cockpit oder Laderaum der Maschine erleuchten, Zerstörung der elektrischen Stromkreise, heftige Stürme, Rauchwolken, die aus dem Wasser aufsteigen usw.
Und das sind nur einige der Phänomene, die immer wieder auftreten; ... (8*, S.122 /123)

11.Dezember 1970:
Pilot Bruce Gernon jun. registrierte **massive Wolkenbildung in Form von Kringeln direkt auf der Meeresoberfläche**. Als er darüber hinwegflog , **streikten die magnetischen und elektronischen Instrumente**, und er verlor den Kontakt mit der Radarkontrolle. Als er seinen Bestimmungsort erreichte, hatte er den Eindruck, daß ihm 30 Minuten im Vergleich zur normalen Flugzeit fehlten.
16.Dezember 1974:
Mike Roxby, Pilot einer Cessna 172, litt zweimal an einem Tag unter Instrumenten- und Funkausfall, wovon das zweite Mal fatale Folgen hatte. Ein überlebender Passagier sagte, daß der Absturz mit einer **'Wolke, die aus dem Nichts auftauchte'**, zusammenhing. (18*)

Im Verlauf eines Gesprächs über das Verschwinden von Schiffen und Flugzeugen im Bermuda-Dreieck äußerte ein Offizier des Dritten US-Marineabschnitts eine weitverbreitete, aber sicher unoffizielle Meinung: 'Es ist ein echtes Geheimnis. Niemand in der Marine lacht über diese Sache. Wir haben immer gewußt, daß mit dem Bermuda-Dreieck irgend etwas los ist. Aber niemand konnte herausfinden was. Anscheinend gibt es keine physikalische oder logische Ursache. Es ist fast, als hätte man die Schiffe plötzlich mit irgendeiner Art von **elektronischem Tarnnetz** bedeckt. (12*, S.73)

Gemäß unserer heutigen Schulwissenschaft, die jeweils immer nur das anerkennt, was

sie selbst beherrscht oder begriffen hat, darf es diese oben geschilderten Phänomene gar nicht geben. Nicht nur das, die Schulwissenschaft ist, wie die Politik und die Presse eine Hure. Wie die beiden letzteren den Herrschenden dient, dient die Schulwissenschaft der Absicherung des Weltbildes der Herrschenden. Grundlegende wissenschaftliche Erkenntnisse kamen daher immer nur von Einzelnen, oft von Außenseitern der Wissenschaft. Wie sagte Adolf Hitler doch: Die jüdisch-liberale Wissenschaft in Verbindung mit der jüdisch-christlichen Religion ist eine Verschwörung, die es zu sprengen gilt.
Denken wir nur an das Schicksal von Kepler, Kopernikus und Galilei. Wer das alttestamentarische, das jüdisch-orientalische Weltbild in seinen Grundfesten anzweifelt oder gar widerlegt, wird fertig gemacht; damals wie heute. Auch Justus von Liebig erkannte zu seiner Zeit die gesteuerte Beschränkung innerhalb der Wissenschaft, als er sagte: 'Die Wissenschaft fängt eigentlich erst da an, interessant zu werden, wo sie aufhört.'
Die geistige Verarmung und die gesteuerte Verdummung sind aber die Grundvoraussetzungen für die seit Jahrhunderten betriebene schrittweise Versklavung der Menschheit; wobei das Judao-Christentum ebenso wie die jüdisch gesteuerten Republiken und Demokratien nur Stufen waren und noch sind, auf dem Weg zur totalen 'One-World' Diktatur nach jüdisch-kommunistischem Vorbild.
Aber in den zwanziger und dreißiger Jahren hat eine Gruppe begonnen, die geistige Einengung über eine falsche Religion und eine falsche Schulwissenschaft endgültig und dauerhaft zu sprengen. Wie sagte Adolf Hitler in diesem Zusammenhang noch?: 'Es gibt eine nordische und nationalsozialistische Wissenschaft, die der jüdisch-liberalen Wissenschaft entgegensteht.' Daher fällt es uns heute so schwer, sofern wir uns nicht von den geistigen Fesseln befreit haben, diese außergewöhnlichen Vorgänge in allen Teilen der Welt, einschließlich der vielen kleinen Nebenerscheinungen, zu verstehen und vorbehaltlos einzuordnen.

> 'Nach den Gesetzen der Aerodynamik und wie man mühelos durch Windkanal-Experimente beweisen kann, ist die Hummel nicht in der Lage zu fliegen. Größe, Gewicht und Form ihres Körpers im Verhältnis zu ihrer Flügelspannweite machen ihr das Fliegen unmöglich. Aber die Hummel, die dieser wissenschaftlichen Tatsachen unkundig ist, läßt sich dadurch nicht beirren und fliegt trotzdem.'

Kehren wir zu den Ereignissen im Bermuda-Dreieck zurück, wobei wir uns aber aus Platzgründen auf einzelne interessante Vorgänge beschränken müssen. Erwähnenswert ist auch der Verlust der drei **'Schwefelschiffe'**:
Am 2.Dezember 1954 lief die 3337 Tonnen große **Southern Districts** von Port Sulphur am Missisippi in Texas, mit Schwefel beladen aus, mit Ziel Bucksport im US-Staat Maine. Das Schiff war erst 1944 als Landungsschiff für Invasionszwecke gegen Deutschland gebaut worden. Später nach dem Umbau diente es der US-Marine für Schwefeltransporte. Sehr wahrscheinlich am 5.Dezember - also genau 9 Jahre nach dem Verschwinden der 5 TBM-Bomber - war auch die Southern Districts vor der Küste Floridas verschwunden. Die Marine und die Küstenwache suchten 262 000 Quadratmeilen ohne jeden Erfolg ab.(New York Times, fünf Meldungen von Dez. u. Jan. 1954/55; 15*, S.154-156 und andere Quellen).

Anfang Februar 1963 (4.2.63, 1.25 Uhr, letzter Funkspruch) verschwand das der US-Marine gehörende 129 m lange Schwefelschiff **Marine Sulphur Queen**. Es war ebenfalls ein umgebautes Kriegsschiff aus dem II.W.K. und war nun mit 15 000 Tonnen flüssigem Schwefel in Stahltanks, von Beaumont in Texas nach Norfolk in Virginia unterwegs. Die letzte Positionsmeldung des Schiffes kam aus der Nähe der Dry Tortugas. Die Untersuchungskommission der Marine bemerkte, 'daß die Marine Sulphur Queen auf offener See verschwand, ohne SOS zu funken', bot aber keine stichhaltige Hypothese oder Lösung des Rätsels an (Berlitz). Andere Quellen: (15*, S.168-177; 17*, S.107-112; und weitere).

Auf den Tag genau 9 Jahre nach dem Auslaufen der Marine Sulphur Queen, nämlich am

2.Februar 1972, verunglückte das Schwefelschiff V.A.**Fogg** in Küstennähe, im Golf von Mexico. Die Fahrt sollte von Freeport, Texas, nicht einmal 80 km durchs offene Meer, zudem an der Küste entlang, nach Galveston und von dort durch die Schiffahrtsstraße nach Houston gehen. Vermutlich nach einer Explosion, wurde das Schiff Tage später in nur 30 Meter Tiefe gefunden. (17*, S.111-113; 16*, S.17; 18*; 8*, S.196)

Das heute kaum noch im Gebrauch befindliche Schießpulver, bzw. das Schwarzpulver, enthielt 10 % Schwefel. Es stellt sich die Frage, hat der Schwefel eine wesentliche Bedeutung für die US-Marine? Oder die andere Frage: könnte die Gegenseite, die 'Dritte Macht' Interesse an größeren Mengen Schwefel haben ?

> Neuere Augenzeugen besagen, daß sich im 'Teufelsdreieck' der Himmel an klaren Tagen **schwefelgelb verfärbt**. Das Meer hat dann keine Ähnlichkeit mehr mit Wasser. .... Ein ähnlicher unerklärlicher Vernichtungsmechanismus hat im Weltall auf der Reise zum Planeten Mars inzwischen acht mal amerikanische und russische Raumsonden schwer beschädigt, usw. (19*)

Das Kabelverlegungs- und 'Forschungsschiff' der US-Küstenwache, die **Yamacraw**, hatte am 8.8.1956 ein recht seltsames und beunruhigendes Erlebnis. Sie wurde mit einer 'Geisterinsel' konfrontiert, wie 1974 ebenfalls die 'Hollyhock', ein Bojentender der US-Küstenwacht:

> Obwohl das Schiff (die Yamacraw) hunderte von Kilometern vom Land, Festland sowie Inseln, entfernt war, hielt man die Erscheinung von ihrer Größe her für eine kleine Insel. Beide Männer (vom Wachdienst) überprüften die Instrumente. Sie funktionierten alle sehr gut. Als man bemerkte, daß die Geisterinsel näherkam, informierte man den Kapitän. Der wollte die Erscheinung aus der Nähe untersuchen.
> Als sie sich in 300 Metern Entfernung befanden, drehten sie bei und segelten an der Geisterinsel entlang, die wie eine riesige Lehmwand aussah. Obwohl es auf dem Radarschirm nicht so ausgesehen hatte, als ob das Phänomen die Wasseroberfläche berühre, schien es sich jetzt auf das Schiff zuzubewegen. Die Höhe der Erscheinung konnte nicht festgestellt werden. Vorsichtig steuerte das Schiff in die nebelähnliche Wand, die aus **Schwefeldämpfen** zu bestehen schien. Man stellte fest, daß nicht einmal das grelle Licht der Karbonlampen diesen Nebel durchdringen konnte. Bald darauf hatten die Männer an Deck Schwierigkeiten mit der Atmung. Sie spürten ein Kratzen im Hals. Im Maschinenraum begann der Dampfdruck zu sinken. Gerade als der Kapitän den Befehl gab beizudrehen, durchbrach das Schiff die **'Nebelwand'**, und zwar 300 Meter von der Stelle entfernt, an der es in den 'Nebel' hineingefahren war. Als es hell wurde, war der seltsame Nebel verschwunden. (16*, 122-124)

Charles Berlitz, der in seinem Buch 'Spurlos', ebenfalls das Erlebnis der Yamacraw abhandelt, spekuliert: 'Es ist auch möglich, daß die Yamacraw in die dichten Schwefeldämpfe eines unterseeischen Vulkanausbruchs hineinfuhr,' obwohl er zuvor schrieb: 'Diese **kompakte Masse**, die sich weder durch Radar noch durch starke Scheinwerfer durchdringen ließ, war jedoch kein Land, da sie **über** der Wasseroberfläche zu stehen und unbegrenzt gegen Himmel emporzuragen schien und sich nach Südwesten in einer anscheinend großen, aber nicht festzustellenden Entfernung erstreckte.' Diese 'kompakte Masse', oder 'aufragende Wand' wurde zwar zuerst vom Radar festgestellt, konnte aber vom Radar nicht durchdrungen werden; was also bei Schwefeldämpfen eines Vulkanausbruch nicht zutreffen würde. Ebensowenig, daß beim Hineinfahren in diese 'nebelähnliche Wand' elektromagnetische Störungen auftraten und alle Beleuchtung zum Erlöschen brachte.

Group, aber vor allem Berlitz berichten über fünf amerik. Kampfflugzeuge vom Typ **'Super Sabre'**, die unmittelbar nach dem Start auf den Bermudas - sie hatten sich kaum 900 Meter entfernt - in eine **Wolke** flogen, aus der jedoch nur vier Maschinen wieder zum Vorschein kamen. Der Vorfall wurde sowohl vom Bodenpersonal des Militärflugplatzes, als auch von den anderen Flugzeugen und den in der Nähe befindlichen Schiffen - beobachtet. Victor Haywood arbeitete zu der Zeit, Januar 1960, am Satelliten-Zielwegverfolgungs-Programm mit und schildert hier als Augenzeuge den Vorgang:

> Gegen 13 Uhr an einem sonnigen, fast wolkenlosen Tag starteten fünf Super Sabres

der amerikanischen Luftwaffe von dem Militärstützpunkt in Kindley (St. Davids) auf den Bermudas. Der Verfasser dieser Zeilen beobachtete zusammen mit vier oder fünf anderen, die auf der Insel arbeiteten, den Start sehr interessiert, da die Super Sabre damals ein verhältnismäßig seltenes Flugzeug war - zumindest im Gebiet der Bermudas.

Die Flugzeuge starteten durch ihre Nachverbrennung besonders schnell, formierten sich und verschwanden in einer großen Wolke, die etwa eine halbe Meile von der Küste entfernt war. Diese Wolke war - wenigstens in ihrem zweidimensionalen Umfang - für uns Beobachter voll und ganz wahrzunehmen. Die fünf Flugzeuge wurden gleichzeitig auf den Radarschirmen der Flugüberwachung verfolgt, wie es von der Militärbehörde für jeden Start und jede Landung Vorschrift ist.

Fünf Kampfflugzeuge flogen in die Wolke, und nur vier tauchten wieder aus ihr auf. Auf den Radarschirmen wurde kein Absturz beobachtet, obwohl die Flughöhe bereits mehrere hundert Fuß betrug. Auch wir sahen nichts herunterfallen. Nach wenigen Minuten wurde die eine Super Sabre als vermißt gemeldet und eine sofortige Suchaktion eingeleitet. Das Suchgebiet befand sich ja nur eine halbe Meile von der Küste entfernt, wo das Wasser ganz flach war. Es wurde nie etwas gefunden, was auf den Absturz eines Flugzeuges hingewiesen hätte, ausgenommen eine Schwimmweste in der üblichen Standardausführung der amerikanischen Luftwaffe. Dieser Fund wurde jedoch niemals als zu dem vermißten Flugzeug gehörend betrachtet, da unzählige Segler und Bootsbesitzer der Bermudas unrechtmäßig im Besitz von Luftwaffenschwimmwesten waren, bedingt durch die Tausenden dort stationierten amerikanischen Soldaten. Diese bei der Suche gefundene Schwimmweste konnte also auch anderen Ursprungs sein.

Man fand nie eine befriedigende Erklärung dafür, was mit dem Flugzeug und dem Piloten geschah. Es ist wohl überflüssig zu erwähnen, daß die von der amerikanischen Luftwaffe durchgeführte gründliche Untersuchung keinen Aufschluß erbrachte und den mysteriös Vorfall nicht erhellte. (13*, S.158-161)

Berlitz fügt diesem Augenzeugenbericht noch hinzu:

Wie bereits erwähnt, verschwinden manchmal am selben Tag in demselben Gebiet des Dreiecks mehrere Flugzeuge. Gleichzeitig werden von den Besatzungen anderer Flugzeuge, die nicht verschwinden, Anomalien festgestellt, und das manchmal sogar in derselben Flughöhe. ... Manche Erlebnisse lassen vermuten, daß eine Art elektrischer Energie gelegentlich die Form von **Feuerbällen** annimmt, die geradewegs auf Schiffe aus Stahlblech und vielleicht auch im erweiterten Sinn auf Flugzeuge aus Leichtmetall zuzurasen scheinen. Der Bericht von W.J.Morris, einem ehemaligen Seemann, der jetzt in Llantrisant, Südwales, in Großbritannien lebt, ist bezeichnend für dieses Phänomen: (13*, S.160-162)

Berlitz schildert nun, wie sich im Sommer 1955, es war in der Morgendämmerung, das Motorschiff **Atlantic City**, auf dem sich Morris befand, plötzlich im Kreis zu drehen begann. Augenblicke später sahen er und der wachhabende Offizier, wie ein **'feuriger Ball'** offensichtlich auf Kollisionskurs, jedoch ohne jeden Lärm, direkt auf sie zugeschossen kam. Er flog so tief über die Kommandobrücke hinweg, daß sie sich zu Boden warfen. Augenblicke später sahen sie, wie er, aufgewühltes Wasser zurücklassend, im Meer verschwand. Der nach diesem Ereignis nicht mehr funktionierende Kreiselkompaß und der Flüssigkeitskompaß mußten im Hafen repariert werden.

Über diese unbemannten - zu Informationszwecken eingesetzten - Feuerbälle, die bis höchstens drei Meter Durchmesser beobachtet und in Deutschland vor 1945 entwickelt wurden, haben wir in der HUGIN-Schrift: 'Geheime Wunderwaffen' Bd.III, S.15-23 zusammenfassend berichtet. Sie können selbstverständlich keine Schiffe 'verschwinden' lassen, wohl elektromagnetische Störungen hervorrufen, weil sie offenbar über das gleiche Antriebssystem verfügen wie die bemannten Flugscheiben.

In diesen, sich nicht natürlich verhaltenden 'Wolken', aus denen auch eine der Super Sabre Maschinen nicht wieder hervor kam, müßte sich jeweils auch eine Flugscheibe zur Tarnung befinden, die diesen Vorgang - gleich wie er auch ablaufen mag - bewirkt.

Am 9.November 1956 verschwand ein PBM-Patrouillenflugzeug der US-Marine mit zehn Mann Besatzung in der Nähe der Bermudas. (12*)

Ein KB-15-Tankflugzeug der US-Luftwaffe, unterwegs vom Stützpunkt Langley Field (Virginia) zu den Azoren, kam am 8. Januar 1962 abhanden, ohne jeden Funkspruch und auf übliche ungeklärte Weise. (12*)

Am 28. August 1963 verschwanden zwei neue vierstrahlige Stratotanker vom Typ KC-13 der US-Luftwaffe unterwegs vom Luftwaffenstützpunkt Homestread (Florida) zu einer geheimen Lufttankposition im Atlantik, etwa 550 km südwestlich der Bermudas. (18*; sowie 12*)

Am 6.Juli 1965 wurde die Besatzung und der Kapitän des norwegischen Supertankers **Jawista** Zeuge eines aufregenden Schauspiels:

> Der Bericht des Offiziers lautete: 'Ich rannte zum Telefon und rief den Kapitän an. Ohne auf seine Antwort zu warten, griff ich nach meinem Feldstecher und lief nach Steuerbord. Da sah ich ein großes Objekt sehr knapp am Achterdeck vorbeifliegen, zwischen 200 und 400 Meter Höhe und nur wenig unter den Wolken. Ich konnte den Rumpf des Objektes klar erkennen; der Form nach ähnelte es einer **Zigarre**. Ich konnte genau eine Reihe von Luken ausmachen, die hellgelb- bis orangefarbenes - Licht ausstrahlten. Das Gefährt hatte keine Positionslichter. Es hinterließ eine vorerst schmale, dann breiter werdende Bahn von bläulichen Flammen. Darin waren so etwas wie glühende Kugeln zu sehen, und jede von ihnen hinterließ blaue Strahlen, die parallel zur Flugbahn des Objektes verliefen. Die Lichtbahn war ungefähr hundert Meter lang. Trotz der Geschwindigkeit und der Tatsache, daß es so nahe an uns vorbeikam, war kein Laut zu hören.'
> Nicht nur der Offizier, sondern die gesamte Besatzung beobachtete diese Erscheinung, die den Aussagen zufolge aus dem Meer aufgetaucht war. (8*, S. 106)

Am 5. Juni 1965 mußten die Amis eine C-119 Flying Boxcar mit zehn Personen an Bord entgültig abschreiben, die im südöstlichen Bereich der Bahamas ohne jede Spur zu hinterlassen vermißt wurde, und schon zuvor am 5. April 1965 wurde ein B-25-Bomber der zur Frachtmaschine umgebaut war, südöstlich der Tongue of Ocean mit drei Mann Besatzung vom gleichen Schicksal ereilt. (12*)

Der Schlepper **Southern Cities** verließ mit einem 64 Meter langen Schleppkahn den Hafen Freeport in Texas. In diesem Fall war der Vorgang mal umgekehrt. Nicht der geschleppte Kahn, mit einer Ladung Chemikalien - er wurde in tadellosem Zustand, unbeschädigt gefunden - wurde vermißt, sondern der Schlepper selbst war ab dem 29.10.1966 einfach nicht mehr vorhanden. Selbst das Schleppseil war bis zur Befestigungskette unbeschädigt, nur der Schlepper mit Mannschaft war einfach nicht mehr da. Im Untersuchungsbericht heißt es: '...da das Schiff keinen Hilferuf durchgab, ist die Vermutung berechtigt, der Schiffbruch wäre so rasch erfolgt, daß eine derartige Meldung nicht mehr zustande kommen konnte',(12*, S.72). Entweder die übliche Ablenkung, oder Ratlosigkeit der Behörden.

1967 verschwand ein Frachtflugzeug **Chase YC, 122**, ferner ein Leichtflugzeug **Beechkraft Bonanza**, ein weiteres Leichtflugzeug vom Typ **Piper Apache** und am 24.12.67 auch die **Witchcraft** (18*). Die Witchcraft, ein kleines hochseetüchtiges Schiff, das als unsinkbar galt, versank blitzartig in Sichtweite des Hafens und, was besonders erstaunlich war, obwohl sie an einer Hafenboje ankerte. (8*; 12*; 13*; 18*). Im Januar 1967 gingen vier Privatflugzeuge verloren und das allein in einer Woche. D.Group sprach von einer 'schwarzen Woche'(16*).

> Unter den vielen Jachten und Segelbooten, die in diesem Gebiet als vermißt gemeldet wurden, ungefähr ein Schiff pro Monat, erregte der Fall der Revonoc ... besonderes Aufsehen. ... (12*, S.69)

Es geschieht auch mehrfach, daß Kriegsschiffe wie modernste Luxusdampfer für Stunden oder Tage völlig lahm liegen, weil Antriebssysteme, Stromversorgung und andere elektrische oder elektronische Einrichtungen versagen, oder was noch erstaunlicher ist, daß sie meilenweit vom Kurs abkommen und - obwohl man das feststellt und ge-

gensteuert - nichts Wirkungsvolles dagegen tun kann:

Die **USS Richard E.Byrd**, ein DDG-Schiffstyp für ferngesteuerte Raketen verlor im März 1971 den Funkkontakt bei einer Fahrt im Bermuda-Dreieck. Bei Berlitz finden wir den Augenzeugenbericht von Walt Darlings, einem taktischen Raketenspezialisten der US-Marine, der sich auf dem obigen Schiff befand:

> '...Wir waren von Norfolk, Virginia, nach den Bermudas unterwegs. Es war eine vier- oder fünftägige Übungsfahrt ...eine Vorbereitung für eine Atlantiküberquerung. Als wir auf östlichen Kurs gingen, verloren wir nacheinander alle Verbindungsmöglichkeiten. Zuerst fiel das Radargerät aus, dann das Gerät für die Flugsicherung, dann das Minensuchgerät zum Abtasten der Wasseroberfläche, dann das Landortungsinstrument. Wir hatten überhaupt keinen Radarkontakt mehr. Niemand machte das anfangs Sorge. Dann verbreitete sich das Gerücht, daß wir ins Bermuda-Dreieck kämen. Die Besatzung begann über das Dreieck zu reden und zeigte Anzeichen von Sorge. Dann verloren wir die Funkverbindung, obwohl man sie gewöhnlich auf den langen Wellen kriegen kann - auf den niedrigen Frequenzen von 1500 Kilometer, für die es Sonderstationen rund um die Erde gibt, damit ein Schiff z.B. eine von Frankreich und eine andere von der afrikanischen Küste aufnehmen und ihren Schnittpunkt und dadurch einen Anhaltspunkt über seine Position ermitteln kann. Aber wir bekamen überhaupt nichts mehr. Der Himmel war **diesig und bedeckt**, so daß wir unsere Position auch nicht nach den Gestirnen feststellen konnten. Auch der elektrische Tiefenmesser fiel aus. Wir hatten 300 Mann an Bord. Viele von ihnen befürchteten, wir würden im Kreis fahren und niemals an unseren Bestimmungsort gelangen. Einige sagten, jetzt würden wir selbst herausfinden, wohin all jene Schiffe und Flugzeuge seit dem Zweiten Weltkrieg verschwunden wären. Die Männer wurden sehr nervös, aber es wurde keine offizielle Erklärung über das, was vorging, abgegeben. Nach 9 bis 10 Tagen hatten wir dann plötzlich Funkkontakt mit Bermuda und kamen an. Die Fahrt dauerte normalerweise vier bis fünf Tage. Wir fanden nie heraus, was da eigentlich gewesen war.' (13*, S.99/100; ferner 16*; 18*)

Im Februar 1955 befand sich die **USS Tigrone** (ein U-Boot und Eisbrecher) auf einer Übung zwischen Puerto Rico und St.Thomas. Obwohl das U-Boot mit fünf Typen von Radargeräten, Sonographen und einem zusätzlichen Kreiselkompaß ausgerüstet war, kam es sieben Kilometer weit vom Kurs ab, was einfach nicht hätte passieren dürfen und können.

Man wird hier unwillkürlich an die Schiffskatastrophe Anfang Sept. 1986 im Schwarzen Meer erinnert. Der Passagierdampfer **'Admiral Nachimow'** (die frühere 'Berlin' des norddeutschen Lloyd, die 1947 an die Sowjets abgegeben werden mußte) kollidierte mit dem sowjetischen Frachtschiff **'Pjotr Wassjew'** außerhalb des Hafens Noworossijsk. Es wurde ausdrücklich erwähnt, daß weder Nebel noch Sturm herrschte und die 'Admiral Nachimow' über Radar verfügte. Da sich die Route beider Schiffe kreuzte, hatten sie rechtzeitig Funkkontakt aufgenommen, um das Ausweichen miteinander abzustimmen. Aber sie konnten steuern wie sie wollten, beide Schiffe kollidierten und als Folge sank die 'Admiral Nachimow'. Sie hatte 888 Passagiere und 346 Besatzungsmitglieder an Bord. In der Tass-Meldung hieß es lediglich: 'Es gab Menschenopfer'. Als Grund wurde angegeben, die Ruderanlage habe versagt. (**'Ruhr-Nachrichten'**, Dortmund, 2.u.3.9. 1986)

Am 3. April 1974 ereignete sich auf dem Luxusdampfer **Queen Elisabeth II** auf einer Kreuzfahrt im Bermuda-Dreieck der Ausfall sämtlicher Antriebs- Strom- und elektronischer Anlagen. Dabei verfügte gerade dieses Schiff über die besten Sicherheitssysteme, die je in ein Passagierschiff eingebaut wurden. Nun trieb es so hilflos im großen Teich, wie ehedem primitive Segelschiffe bei Windstille. Man vertröstete die Passagiere einige Tage - zwar mit warmen - aber kostenlosen Drinks, aber dann mußte ein anderes Passagierschiff her um die inzwischen doch aufgebrachten Gäste zu übernehmen, und um die Kreuzfahrt fortsetzen zu können. Gegenüber einem Fußball-Profi erklärte der Kapitän immerhin: Wir sitzen hier mitten im Bermuda-Dreieck. Die offizielle Erklärung lautete zwar: Aus den Dampfkesseln sei Öl ausgesickert, aber das mag glau-

ben wer will. Gegen diese Irreführung spricht auch, daß ein, auf gewissen Abstand, hinter der Queen Elisabeth II herfahrender Kutter der US-Küstenwache, schon vor dem Totalausfall mehrmals bemerkte, daß auf seinem Radarschirm das Luxusschiff nicht mehr sichtbar war, obwohl man es mit bloßem Auge gut sehen konnte. (12*; 13*; 15*; 18*)

Im März 1972 bekam der US-Zerstörer **Vogelsang** ähnliche Störungen:

> Laut Aussage von Besatzungsmitgliedern erfuhr die Vogelsang auf einer Rückfahrt von Puerto Rico in die Vereinigten Staaten im März 1972 eine **unerwartete Kursänderung** und kam während einer ganzen Nacht und einem Teil des folgenden Tages zum völligen Stillstand, da alle **elektronischen Systeme** ausfielen und keine Kraft aus den Kesseln kam. Die Besatzung erfuhr nie, was los war. ... Obwohl das Meer ruhig war und Windstille herrschte, ächzte und erbebte die Vogelsang in der Nacht nach Aussage der Besatzung unter derartigen Stößen, als würde sie fast auseinandergerissen. Über diesen Vorfall ist kein Bericht an die Öffentlichkeit gedrungen, und nicht einmal die Besatzungsmitglieder erhielten eine Erklärung.
> Derartige Vorkommnisse sind eine Bestätigung für das sich stets wiederholende Phänomen von Energieausfall, elektrischen Störungen und rätselhaften Kräften, die in diesem Gebiet auftreten und oft große und kleine Flugzeuge und Schiffe treffen und über die normalerweise nichts an die Öffentlichkeit dringt, vor allem nicht, wenn es sich um Marinefahrzeuge handelt. (13*, S.100; 16*)

In dem Bericht: 'Neue Geheimnisse um das Bermuda-Dreieck', DNZ, Nr.49/1977, heißt es:

> Flugzeugbesatzungen, die in den letzten beiden Jahren 'aus Furcht vor dem Verschwinden', einem in der Ferne trotz blauen Sonnenhimmels sichtbar werdenden '**geheimnisvollen Nebels, der schnell näher kam**', noch rechtzeitig auswichen, wollen im Funkgerät ein undefinierbares Surren und Flüstern vernommen haben, das immer erregter wurde. Es gibt zahlreiche Aufnahmen dieser 'Stimmen'. Aus dem Rhythmus der Laute geht nach Ansicht von Spezialisten deutlich hervor, daß es sich nicht etwa um atmosphärische Störungen handelt. Immer wenn diese Laute hörbar werden, fällt der gesamte Erdfunkverkehr aus. Keine Verständigung mit anderen Schiffen oder Flugzeugen oder einem Heimat- oder Seehafen sowie Flugplatz-Tower ist möglich.

Aufgrund des fortdauernden Kriegszustandes zwischen den Alliierten einerseits und dem Deutschen Reich andererseits, wird man die Vorgänge um verschwundene Kriegsschiffe und Militärflugzeuge verstehen, aber gleichzeitig die Frage stellen, warum verschwinden Privatflugzeuge, harmlos erscheinende Segeljachten, Fischkutter und Handelsschiffe. Ganz einfach deshalb, weil sie nur scheinbar 'privater' Natur sind. Sie werden für militärische, politische und vor allem für Agenten- und Spionagetätigkeiten angeheuert und zweckentfremdend eingesetzt, um ganz bestimmte Aufgaben oder Suchaktionen durchzuführen; beispielsweise das Aufspüren von UFO-Basen und Landestellen im Bermuda-Dreieck.
Den Bericht im Anhang (R.-N., 24.1.1987) über geheime Zirkonium-Ladung an Bord der **'Flying Enterprise'**, haben wir nur als Beispiel dafür übernommen, um aufzuzeigen, welche höchst kriegswichtigen und gefährlichen Ladungen harmlos erscheinende Kutter oder andere kleine Schiffe enthalten können.
Jüngst erst wurde aus Schweden bekannt, daß die Marine private Fischkutter unter Kontrakt genommen hat, um beim Aufspüren von U-Booten 'unbekannter Nationalität' mitzuwirken. Wundert es dann noch, wenn sie in kriegerische Handlungen verwickelt werden?
Welche hochgefährlichen Ladungen auch große Frachtschiffe enthalten können, wurde erst kürzlich wieder bekannt. Die schwedischen Behörden haben Ermittlungen eingeleitet, weil hochangereichertes Uran aus der BRD über Schweden in andere Länder geschafft wurde. In einem anderen Fall gab es 'konkrete Hinweise', daß von Lübeck aus auf finnischen Schiffen, allerdings **unter Koks versteckt**, spaltbares Nuklearmaterial geliefert wurde. (R.-N.,16.1.1988) Aufmerksame Beobachter kommen sehr schnell zu dem Schluß, daß die reichsdeutsche Flugscheibenmacht ganz besonders die atomaren

Absichten und verbrecherischen Vorhaben der Atommafia überwacht.
Geheime Ladungen oder geheime Ziele mit geheimen Aufträgen sind vielfach selbst den Mannschaften unbekannt; bestenfalls dem Kapitän und einigen mitreisenden 'Wissenschaftlern' oder Geheimagenten.
Wer sich an militärische Anlagen heranschleicht muß auch mit Konsequenzen rechnen. In 'Geheime Wunderwaffen', Bd.III, S.79-81 berichteten wir über drei angebliche Journalisten, die 1975 mit Taucherausrüstungen in einen geheimen reichsdeutschen U-Boot-Stützpunkt im Atlantik eingedrungen sind. Auch sie bedienten sich einer privaten, angemieteten Yacht, die anschließend explodierte. Nur einer der drei 'Journalisten' überlebte.
Vielfach wurde den 'UFOs' und 'USOs' auch unterstellt, sie trieben im Bermuda-Dreieck Menschen ein, vermutlich als Arbeitssklaven. Wäre das verwunderlich, zu Zeiten als noch deutsche Soldaten in belgischen, holländischen, französischen, italienischen Gefängnissen eingekerkert waren? Zu Zeiten als noch deutsche Kriegsgefangene in sibirischen Arbeitslägern zu Schwerstarbeit gezwungen wurden? Oder Rudolf Hess in Einzelhaft und unter entwürdigenden Umständen in Berlin-Spandau sein Dasein fristen mußte? Vielleicht haben lediglich alliierte Soldaten und Agenten Dinge beobachtet, die unter keinen Umständen den Gegnern bekannt werden durften.

Mysteriöses Verschwinden einer Kutterbesatzung

Kopenhagen. (dpa) Das Rätsel um das Verschwinden der Besatzung des dänischen Marinekutters „Ternen" konnte bisher nicht gelöst werden. Der Kutter, der am 25. Januar vermißt worden war, wurde fünf Tage später bei der grönländischen Insel Ravns Storoe fünf Meter unter Wasser und 250 Meter vom Land entfernt gefunden. Inzwischen sind alle Räume des gesunkenen Schiffes bis auf die Offiziersmesse von Tauchern untersucht worden. Von der achtköpfigen Besatzung fehlt jedoch jede Spur. Rettungsboote und -floße sind nicht benutzt worden. Der Marinekutter hatte nicht Anker geworfen. Die Untersuchungen ergaben, daß der Motor lief, als das Schiff sank. Die Taucher haben an Bord weder ein Leck noch Spuren einer Explosion entdeckt. Auch eine umfassende Suchaktion auf der nahegelegenen Insel hatte kein Ergebnis. Man entdeckte nicht einmal Spuren, die darauf hätten hindeuten können, daß die Besatzung des Schiffes verlassen hätte.

UFO-Nachrichten, Nr.10, Juli 1957

Fischkutter sollen U-Boote fangen

Stockholm (dpa) - Die schwedische Marine will bei der Jagd nach fremden U-Booten an der Westküste des Landes künftig auch Fischkutter einsetzen und Eindringlinge unter Wasser möglicherweise von Fischern mit deren Netzen fangen lassen. Dies kündigte der stellvertretende Kommandeur des Marinekommandes West, Lars Norrsell, gesten an.

Ruhr-Nachrichten, Dortmund, 16.12.1987

Eine andere Spekulation, die ebensowenig bewiesen werden kann, besagt, insgeheime Materialbeschaffung der UFO-Macht, sei die Ursache für verschwundene Flugzeuge und Schiffe.
Und? Wenn dem so wäre? Das gesamte Deutsche Volk wird kollektiv gesehen seit vier Jahrzehnten während des anhaltenden Besatzungszustandes quasi als Arbeitssklaven für fremde Mächte und Staaten mißbraucht und über die Steuer ganz erheblich ausgebeutet, auch wenn 90 % des medienberieselten und umerzogenen Volkes das kaum noch wahrnehmen können oder wollen. Aber das sind die Tatsachen! Was sind dagegen schon ein paar verschwundene Schiffchen unserer Gegner? Krieg ist Krieg und den haben sie nachweislich gewollt und angefacht und nicht Deutschland!
Wenn beispielsweise das US-Kriegsschiff 'Vogelsang', oder der Luxusdampfer 'Queen Elisabeth II' für mehrere Tage lahm gelegt waren, könnten damit Warnungen indirekter Art (seitens der Dritten Macht?) zum Ausdruck gebracht worden sein? Entweder gegen die jeweilige Regierung oder gegen spezielle Potentaten auf den Schiffen selbst? Jedenfalls auszuschließen wäre das nicht.
Der Bericht im Anhang: 'UFO-Schock und Rettung im Bermuda-Dreieck' beweist mal wieder, daß man es nicht wahllos auf Flugzeuge, Schiffe oder Menschen abgesehen hat, sonst wäre diese Rettungsaktion nicht zustande gekommen.

Wetter als Waffe !

Die künstliche Wetterveränderung ist eine uralte, aus den Schriften des Altertums nachzuweisende Tatsache. Druiden, Medizinmänner und Schamanen sind noch bis in jüngste Zeit hinein dafür bekannt, daß sie in begrenztem Umfang das Wetter manipulieren und Regen machen konnten.

> 'Wetterzauber' ist eine magische Handlung zur Beeinflussung des Wetters; Zauberer und besondere Wettermacher besaßen diese Fähigkeiten.
> 'Großer Brockhaus', Wiesbaden, Ausg. 1957.

Einstige Göttergeschlechter werden das Wetter vor Jahrtausenden schon auf sehr perfekte Weise beeinflußt haben, wie sie gleichwohl das Flugwesen mit Raketenantrieb, gemäß alter indisch-arischer Überlieferungen, beherrschten. Nur, das Wissen um diese Techniken ging im einen wie im anderen Fall verloren und wurde erst in neuerer Zeit auf diesem Planeten wiederentdeckt.
Aus den drei Bänden der 'Deutschen Mythologie', von Jacob Grimm (einer der 'Gebrüder Grimm'), aus dem Jahr 1835, entnehmen wir folgende Hinweise:

> Was man ursprünglich göttern, halbgöttern und riesen beilegte, die hervorbringung von **wind**, **sturm** und **hagel** ... wurde späterhin menschlichen zauberern zugeschrieben. (22*, Bd.1, S.530)
> Davon findet sich kaum eine spur in unserer mythologie, was in der griechischen so oft vorkommt, daß die götter, um unbemerkt zu bleiben, einen **nebel** über sich und ihre schützlinge, die des feindes auge entzogen werden sollen, **ausgießen**. ...
> Man müßte dann wieder anschlagen, daß jene valkyrien, die gleich den serbischen vilen, geliebte helden im kampfe hegen und schirmen, **wolken** und **hagel** in der luft hervorbringen konnten, oder die **tarnkappen** und helidhelme hinzuhalten, deren wirkung dem nebel gleich kommt. (22*, Bd.I, S.274)
> Die nordischen sagen nennen zauberisch hervorgebrachtes wetter görningavedr. ... (22*, Bd.I, S.533)
> In **nebel** und **wolken** erscheinen die götter. ... (22*, Bd.III, S.100)

Wir lehnen die jüdisch-christliche Lehre ab, die uns in den vergangenen Jahrhunderten die irrige Vorstellung aufgezwungen hat, auch die weiße Rasse, also die nordisch-germanischen Völker, hätten sich im Laufe der Jahrtausende von einem tierähnlichen zum heutigen Zustand 'höher entwickelt'. Die alten Überlieferungen jedenfalls, beweisen uns das Gegenteil. Durch gezielte Vermischungen mit andersrassigen negroiden und asiatischen Typen hat vielmehr eine Rückentwicklung stattgefunden. Wenn allerdings anders geartete Menschentypen, selbst wissenschaftliche Vertreter der adamitischen Völker von sich behaupten, daß sie dieser Abstammungslinie entsprossen sind, also von tierähnlich hin zu menschenähnlich, so wollen wir nicht widersprechen, denn sie werden für ihre Herkunft ebenso Beweise haben, wie die nordischen Völker für die ihrige. Die letztgenannten Spezies können ihre Herkunft von den einstigen Göttergeschlechtern ableiten; das bedeutet allerdings: allmähliche Rückentwicklung. Es kommt also immer auf den Bezugspunkt an. Entscheidend ist, ob die Geschichte aus der Sicht der einstmals Höherstehenden oder aus der der Unterentwickelten betrachtet wird. Für das Christentum, für den Liberalismus und Kommunismus haben alle Menschen gleich zu sein, aber allein schon unsere fünf Sinne zeigen uns tagtäglich das direkte Gegenteil. Eben deshalb, weil das dominante Prinzip in allen Naturvorgängen die Ungleichheit und nicht die vorgegaukelte Gleichheit ist! Die oben angeführten wenigen Beispiele aus der nordischen Mythologie lassen jedenfalls fragmentarisch erkennen, über welche Möglichkeiten höherstehende Götter und Menschen schon vor Jahrtausenden verfügt haben dürften, selbst in Bezug auf Wetterbeeinflussung. Die südländische Lehre von der 'Höherentwicklung **aller** Menschen' widerspricht dem völlig und kann demnach für uns in keiner Weise als Maßstab dienen. Nach dieser offensichtlichen Falschlehre hätte es Hochkulturen vor 5, 10, 20 oder 50 Tausend Jahren gar nicht geben dürfen. Aber es gab sie doch!

Die moderne Technologie läßt heute viele wetterbeeinflußende Praktiken, die bis zum vorigen Jahrhundert nurmehr der Mythologie zu entnehmen waren, wieder möglich werden. Dabei fällt es Völkern, die ihrer rassischen Eigenart und Überlieferung noch weit weniger beraubt waren, wie z.B. Deutschland vor 1945, bedeutend leichter, Schöpferi-

sches hervorzubringen und physikalische oder technische Grundkenntnisse erneut zu erschließen, als entwurzelte und stark bastardisierte Völkerkonglomerate, wie beispielsweise auch die USA. Selbst die Fähigkeit des 'Erberinnerns', die, wie der Name erkennen läßt, an noch vorhandene gute Erbsubstanzen gebunden bleibt, fehlt dann gänzlich. Große schöpferische Leistungen bleiben eben den großen Genien vorbehalten und die wiederum entstehen nicht aus eurasisch-negroiden Mischlingen, wie sie die, die Welt heute beherrschenden Mächte des Niedergangs anstreben, propagieren und fördern! Nur in diesen Fragen Unwissende wundern sich, daß das Deutsche Volk von 1933 bis 1945 zu solchen kriegerischen und technologischen Leistungen - unter entsprechender Führung, vorausgesetzt - fähig war; und eine kleine Elite auch noch danach.

In seinem Buch: 'Die deutschen Geheimwaffen' schrieb der Amerikaner Brian Ford über deutsche Entwicklungen vor 1945:

> So wurde unter anderem auch großes Interesse für endothermische Waffen gezeigt. Das waren Waffen, die bei ihrer Explosion enorme Kälte anstatt Hitze erzeugen konnten. Man sprach davon, mit dieser Waffe Gebiete mit etwa zwei Kilometer Radius einzufrieren; man brauchte dann nur noch alle Lebewesen schnell einzusammeln, bevor sie wieder 'auftauten'. (23*, S.37)

Der ehemalige deutsche Kriegsberichterstatter und Buchautor Gerhard R.Steinhäuser berichtete am 5.4.1979 in dem Artikel der 'Neuen Weltschau': 'Wissenschaft will dem Wetter auf die Schliche kommen', wie folgt:

> Und dazu gehört auch die Wetter-Waffe. Sie besteht längst nicht mehr darin, daß man Wolken mit Salz berieselt und so Regen erzeugt. Heute sind ganz andere Dinge im Spiel. Der Autor selbst war 1944 Zeuge von Versuchen mit einer deutschen 'Kälte-Bombe', die in wenigen Sekunden ein großes Areal in eine Schneewüste verwandeln konnte.

In dem DNZ-Bericht, von Februar 1955: 'Kein Atomkrieg, aber Weltuntergang durch Kälte-Bombe - 276° minus?', heißt es:

> Südafrika, Indien und Libyen melden dagegen Schneefälle zum ersten mal in der Geschichte. ... sollten die Russen wieder mit ihrer neuen Kälte-Bombe experimentieren? Professor Kapusta hat ja erst im vergangenen Jahr seine Rac 11 entwickelt, mit der es möglich sein soll, innerhalb weniger Minuten einen Temperatursturz von Minus 276 Grad unter Null hervorzurufen.'

Aber nach anderen Informationen sollen die Sowjets lediglich zwei der deutschen Frost-Bomben erbeutet, bei einem späteren Versuch zur Explosion gebracht und die enorme Wirkung beobachtet haben. Eine eigene Entwicklung der Sowjets erscheint uns daher als sehr fraglich; umsomehr rückblickend aus heutiger Sicht.

Ein sehr gut dokumentierter Fall der Wetter-Beeinflussung zum Schutz deutscher Truppen während des Rückzuges von der Insel Korsika wird unseres Erachtens in dem Buch 'Adler ruft Führerhauptquartier', von Dammert/Kurowski, geschildert. Es ereignete sich am 28.September 1943. Während des Rückzuges von der Insel Korsika hinüber ans italienische Festland, hatte es im Nordosten der Insel, bei Bastia, größere Truppenansammlungen gegeben, weil das Übersetzen mit Schiffen nicht schnell genug vonstatten ging. Die Feinde müssen davon Kenntnis bekommen haben und zwecks Bombardierung der hier wartenden deutschen Truppen, waren feindliche Bomber im Anflug. Es wäre an diesem 28.September zu einem furchtbaren Massaker gekommen, wenn sich nicht folgendes ereignet hätte:

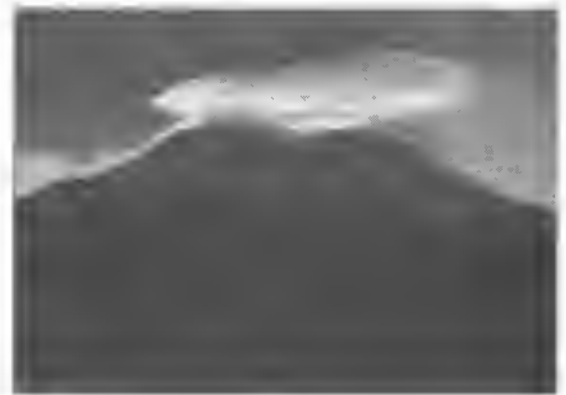
> Hier sein (gemeint ist Herbert Dammert) Report über eine denkwürdige Episode, die im nachhinein das Odium des Konstruierten, Unglaubwürdigen annahm, weil sie einfach zu zufällig war, um noch zufällig zu erscheinen:
> An diesem Tag war es wieder sehr heiß, der Himmel war wolkenlos. Gegen 13.00 Uhr vernahmen wir aus der Ferne starke Motorengeräusche. Kurz darauf sahen wir eine Formation von etwa 25 viermotorigen Bombern, die aus nördlicher Richtung auf den Flugplatz zuhielt. Sie flog in höchstenfalls 500 m Höhe, und ich hatte den Eindruck, daß sie eigens gekommen war, um unsere gut getarnte Stellung zu zerbomben.

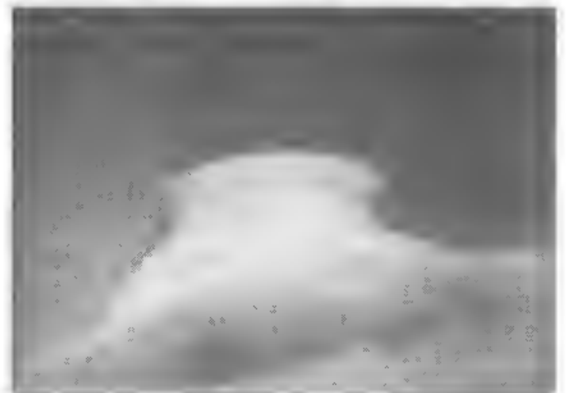
Sie war noch höchstens 500 m von uns entfernt, als es unvermittelt zu regnen begann, so daß dicke Wolken über uns hinwegzogen und uns jeder Feindeinsicht entzogen.
Ich erwartete jeden Augenblick das Ausklinken der Bomben. Mehr als fünf Minuten lang kreiste dieser Bomberpulk über uns, bevor er abdrehte und aus unserem Gesichtskreis verschwand. Kaum waren die Flugzeuge verschwunden, als es wieder hell wurde und die Sonne schien. Die Wolken verschwanden so rasch, wie sie gekommen waren. Alle freuten wir uns, daß es noch einmal gutgegangen war.
Zwanzig Minuten darauf wurden wir abermals durch Motorengeräusche aufgeschreckt, die aus Richtung Süden näherkamen. Dorthin spähend, sahen wir den gleichen Bomberverband zu uns eindrehen. Wir waren zu dieser Zeit in einem Umkreis von fünf Kilometern um Bastia und den Flugplatz Borgo herum verteilt. Ein Ausweichen gab es nicht.
Und diesmal schien die Sonne, und die anfliegenden Bomber konnten ihren Angriff bei bester Sichtmöglichkeit durchführen. Sie waren wieder im etwa gleichen Abstand und in der gleichen Höhe; kaum waren die Viermotorigen nahe herangekommen, als sich zum zweitenmal die Sonne verfinsterte und schwarze Wolkenballen herangeschoben wurden, aus denen ein dichter Platzregen niederging.
Diesmal kreisten die Bomber länger über uns und der Stadt. Das Dröhnen ihrer Motoren war lange zu hören. Sehen konnten wir die Maschinen ebensowenig wie ihre Beobachter uns.
Nach etwa zehn Minuten drehten sie unverrichteter Dinge ab. Erneut waren wir erleichtert und dankbar über diese zweite glückliche Fügung, die uns schon als das Wunder erschienen war. Doch damit nicht genug. Als die Sonne wieder schien und unsere Kleidung dampfend trocknete, kam ein drittes Mal dieser mysteriöse Verband dicht über die Berge hinweg, von wo aus wir Stunden zuvor von der Artillerie beschossen worden waren, und es konnte nur noch ein oder zwei Minuten dauern, bis sie diesmal ganz sicher zum gezielten Bombenabwurf kamen.
Zum drittenmal wurde es finster. Dicke Regenwolken zogen erneut heran und deckten uns mit ihrem dichten Tarnmantel zu. Nach wenigen Minuten vergebenen Suchens und Kreisens drehte der Bomberpulk ab, um nicht wieder zurückzukommen. Aus der Ferne hörten wir die Bombendetonationen ihrer Würfe.
Diesen 28. September 1943 mit dem dreifachen Wunder werden meine Männer und ich nie vergessen. An diesem Tage feiern wir alle unseren neuen Geburtstag.' (24*, S. 179-181)

Bei dieser dreimaligen, immer nur sehr kurzfristig in Erscheinung tretenden Schlechtwetterzone, die zudem engbegrenzt und auf ein immer gleiches, ganz spezielles Gebiet abgestimmt war, kann doch sogenannter 'Zufall' wirklich ausgeschlossen werden, zumal diese spontane Wetterverschlechterung obendrein auch noch äußerst zweckdienlich war, bewahrte sie doch deutsche Soldaten vor der Vernichtung. Es drängt sich mir unwillkürlich die - leider nicht zu beantwortende - Frage auf, haben hier deutsche Flugscheiben erste Wetterkriegversuche erprobt und dadurch dieses scheinbare Wunder bewirkt? Könnte man diesem Vorgang keine weiteren - zwar anders gearteten - Beispiele hinzufügen, müßte man die Frage glatt mit nein beantworten. Aber wir werden an einigen, aus der Fülle des Materials, herausgegriffenen Fällen nachfolgend noch aufzeigen können, daß in den Jahrzehnten danach, die sogenannten 'UFOs' aller Wahrscheinlichkeit nach, ähnliche Wetterphänomene bewirkt haben.

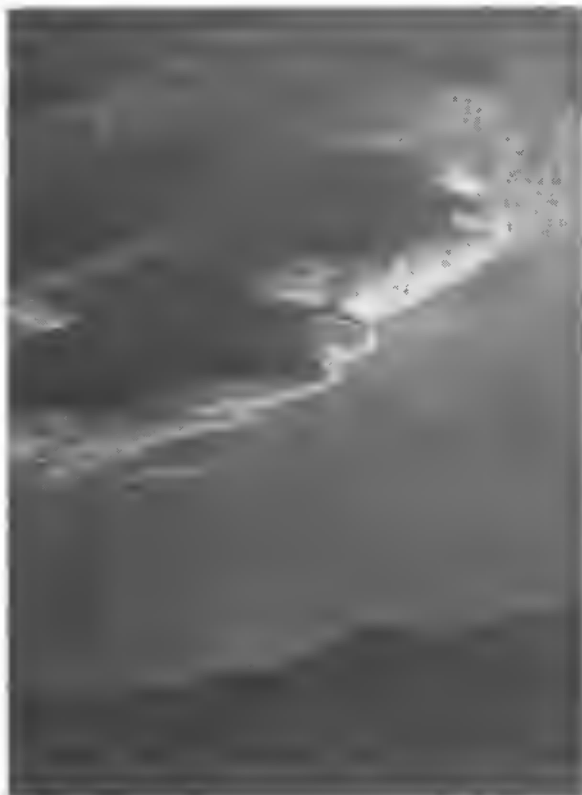
In ein Warmluftgebiet plötzlich hereingebrachte Kälte, ob natürlichen oder auch künstlichen Ursprungs, zieht alle Luftfeuchtigkeit aus einem größeren Umfeld an sich. Es kommt zur Wolkenbildung und bei genügender Sättigung, zum Abregnen. (Luftfeuchtigkeit schlägt sich bekanntlich immer an der kältesten Stelle im Raum nieder. Im Winter besonders innen am Fenster. Im Kühlschrank am Verdampfer.) Zudem hat warme Sommerluft das Vermögen, viel mehr Luftfeuchtigkeit zu speichern, als frostkalte Winterluft.

Wird, auf welche Art auch immer, in dieses stark mit Feuchtigkeit beladene, warme Mittelmeer-Klima der Insel Korsika gezielt Kälte verbracht, so wird diese künstliche Kältezone der umliegenden Warmluft die Feuchtigkeit entziehen - vermutlich blitzschnell - und, weil begünstigend hinzukommt, daß Kaltluft weit weniger Feuchtigkeit





Fünf Bilder
aus dem schweizer Journal **Franz Weber**
Nr. 3 · Jan./Feb./März 1988



Unten: Die Originalaufnahme einer Altocumulus lenticularis-Wolke, am 12. 9. 1965 gegen 13 Uhr von einem Schulmädchen bei einem Ausflug in der CSR mit einer Schnappschuß-Kamera fotografiert.
Aus: UFO UFO. Westphal, P.G., dva/Stuttgart 1968

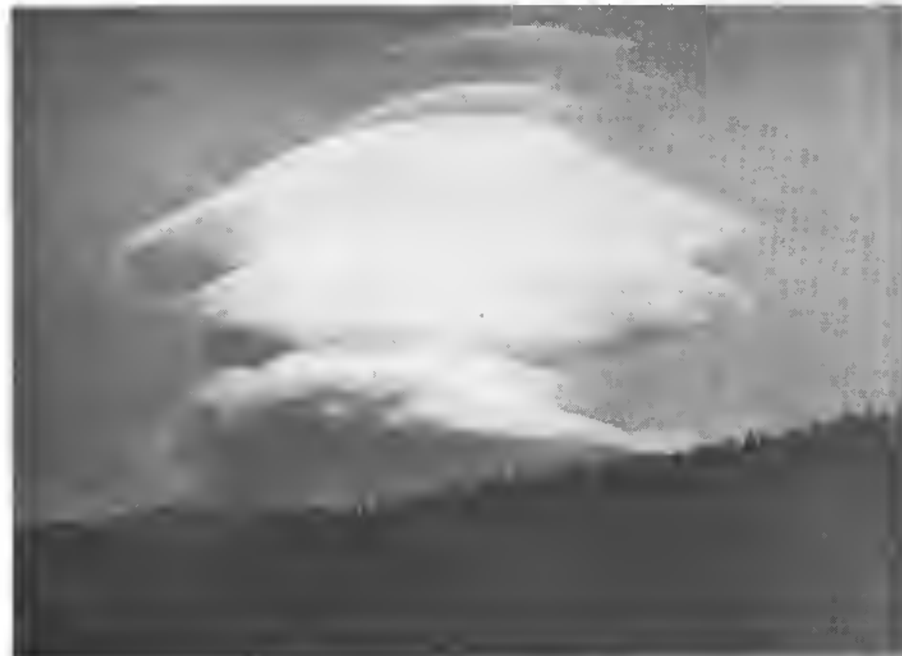
Wolken oder fliegende Untertassen über Marseille Frankfurter Allgem.Ztg.,20.10.1979 Foto upi

Nr. 3 · Jan./Feb./März 1988

Genausowenig, wie aber alle unidentifizierten Himmelsobjekte Wetterballone oder Meteoriten sind, ist jede seltsame Wolke einfach eine Wettererscheinung. Bei unserem Bild sieht man deutlich ein Raumschiff die Wolke verlassen (dunkle ovale Fläche unterhalb der Wolke).

Journal **Franz Weber**

Nr.2, Sept./Okt./Nov. 1987



Nr.3, Jan./Febr./März 1988

halten kann, läßt sie diese als Regen fallen. Ob zur Erzeugung dieser Kältezone eine 'Frostbombe' erforderlich ist, die diese Kälte chemisch erzeugt, oder ob sich noch weit einfachere Möglichkeiten anbieten, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen; bezüglich der deutschen Flugscheiben aber folgerichtig vermuten:
Der UFO-Literatur sind genügend Berichte über Naherlebnisse mit gelandeten oder dicht über dem Boden schwebenden Flugscheiben zu entnehmen. Aus einem Teil der Augenzeugenberichte geht hervor, daß die Flugkreisel einen abstoßenden Effekt ausgelöst haben - manche Personen empfanden zwischen sich und dem unbekannten Flugobjekt regelrecht eine unsichtbare Mauer - wieder andere berichteten von dem direkten Gegenteil, nämlich von einer leichten, zwar unsichtbaren aber anziehenden Kraft. Darüber hinaus gibt es noch Schilderungen von Vorgängen bei denen Menschen innerhalb eines sichtbaren Strahlenkegels in das Flugobjekt 'hineingesogen' wurden und wieder andere bei denen Autos, selbst Flugzeuge wie ein Jojo rauf und runter gelassen wurden.
Mit diesem offenbar nach Wahl zu erzeugenden abstoßenden und anziehenden Effekt werden die Flugscheiben auch in der Lage sein, aus großen Höhen, aus der Stratosphäre etwa, kalte Luftmassen an sich zu binden und sogartig, in einem Strudel, in jeden gewünschten erdnahen Bereich hinunter zu ziehen, um einen gewünschten Kälteeinfall gezielt herbeizuführen; beispielsweise als notwendige Vorbedingung für die oben geschilderten drei Korsika-Wolkenbrüche.
Die deutsche Frostbombe dürfte möglicherweise eine parallel laufende Entwicklung gewesen sein, worauf die deutschen Flugscheiben gar nicht angewiesen sind.
Die hier im Kapitel eingefügten 'Wolkenbilder' wirken viel zu exakt, zu gleichförmig, zu künstlich, als daß sie natürlichen Ursprungs sein könnten. Zudem ist an diesen Wolken ein unnatürlicher Dreheffekt zu beobachten. Aller Wahrscheinlichkeit nach handelt es sich um Flugscheiben, die sich entweder mit natürlichen Wolken oder künstlich erzeugtem Nebel tarnen. Auch bei diesen Tarnvorgängen haben die Flugscheiben demnach die Möglichkeit, leicht verflüchtigende Substanzen, wie Nebel oder Wolken, an sich zu binden. (Der Dreheffekt wird vermutlich von dem umlaufenden Ring um den feststehenden Flugkörper erzeugt, wie wir von den Konstruktionsbeschreibungen der deutschen Flugscheiben aus den 40er Jahren wissen; siehe 'Geheime Wunderwaffen' Bd.I.)

Der sehr gut über die deutschen Flugscheiben-Entwicklungen unterrichtete Ing.E.Halik schrieb in den 'Realesoterischen Kurzberichten' in der Zeitschrift 'Mensch und Schicksal':

> Es gibt definitive Anzeichen dafür, daß die UFOs in erster(?) Linie dazu verwendet werden, die Atmosphäre und das Klima bestimmter Landstriche zu verändern. Man bedient sich dazu der Versprühung von Metallpartikelchen verschiedenster Sorten, wie z.B. Eisenoxyd über Mitteleuropa und Skandinavien, Zinnoxyd über Südamerika, Kupferoxyd über Nordamerika, Rheniumoxyd über Indonesien usw. (11*, Nr.15, 1955)

In Anspielung auf die zur Tarnung eingenebelten Flugscheiben, schreibt Ing. E.Halik weiter:

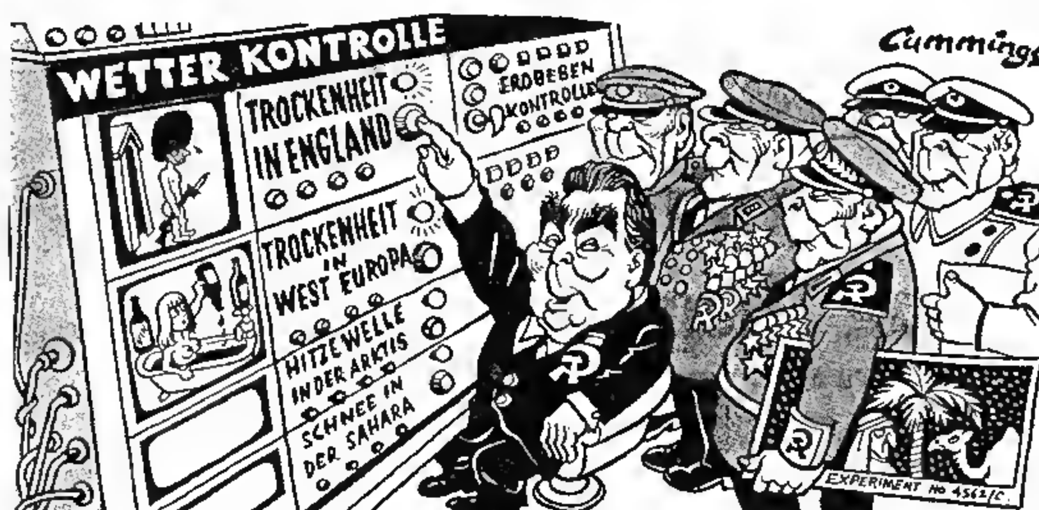
> Ähnlich verhält es sich mit der Veränderung und Beeinflussung von Wettervorgängen. Das synthetische Schlechtwetter der letzten Monate entwickelt sich immer mehr zum 'Schlagwetter' und die lange Reihe der UFO-Typen wird neuerdings durch regelrechte **UFO-Wolken** und andere Wetterkörper ergänzt, wie sie z.B. über Marsaille fotografiert werden konnten. (Siehe das hier eingefügte 'Wolken'-Bild von Marsaille)

Von der Einnebelung des Obersalzberges 1943-45 gegen Bombenangriffe, bis zur Einnebelung von Flugscheiben zu Tarnzwecken, wird es nur ein kleiner Schritt gewesen sein. Wie mag man zwischenzeitlich die Nebelbildung, sei es als Defensiv- oder als Offensivwaffe weiter entwickelt haben?
In der Zeitschrift 'Forschung und Erfahrung', Juni/Juli 1958, schrieb F.B.Marby:

> Versuche der nat.-soz. Regierung während des letzten Krieges hatten schon zum Ziel, in kleineren oder größeren Feindgebieten möglichst Weltraumkälte zu erreichen, mindestens eine Temperatur, die jedes Leben ausschalten sollte. Ob das nun durch Fernwirkung zustande gebracht werden sollte oder durch Raketen, oder

durch Flugzeuge, die diese Feindgebiete überfliegen sollten, steht dahin. Man hatte damals ja auch den Plan, durch ein von Flugzeugen über dem Meere abgeblasenes Pulver die Meeresoberfläche in ein Flammenmeer zu verwandeln.

WELT am SONNTAG MEINUNG 8.August 1976



„Wollen wir England mal wieder ein bißchen Nebel spendieren?" ZEICHNUNG: COMMINGS

In heutigen diesbezüglichen Veröffentlichungen und gelegentlich auch in Presseberichten wird immer der Eindruck vermittelt, der Wetterkrieg würde ausschließlich von den Sowjets und den Amerikanern geführt. Wir wollen den beiden 'Großmächten' nicht die Fähigkeiten dazu absprechen, aber diese Berichte riechen uns allzusehr nach Pressemanipulation. Sicherlich werden sie verschiedene Methoden beherrschen, wie z.B. 'Wolkenimpfen' vermittels Flugzeugen, zum vorzeitigen und gezielten Abregnen der Wolken:

> Bis zu vier Fackeln mit je 70 Gramm Silberjodid unter den Tragflächen der Cessna reichen aus, um eine Wolke als Regen 'herunterzuholen'. (Ruhr-Nachrichten, Dortmund, 8.Febr. 1985, in dem Artikel: "Hagelgewitter wird durch 'Wolkenimpfen' verhindert")

Der bekannte amerik. Analytiker C.B.Baker schrieb 1978 in 'C.O.D.E, Politisches Lexikon', Zürich, eine mehrseitige Abhandlung: 'Der sowjetische Wetterkrieg-Angriff'; ferner 1981, eine, allerdings nur in amerikanischen Publikationen bekannt gewordene Studie: 'Die Wetterkrieg-Verwüstung von Amerika'. Darin macht er die Sowjets und die pro-sowjetische Herrschaftsclique in Amerika (wie die Trilateralen usw.) für den Wetterkrieg gegen die USA verantwortlich, stützt sich bei seinen Analysen allerdings vorwiegend auf amerikanische Pressemeldungen. Er mag diese, von der amerik. Presse ausgehenden Desinformationen noch geglaubt haben.
Dagegen ist der amerikanische Atomwissenschaftler und Ex-Oberstleutnant, Colonel Thomas E.Bearden, der ähnlich argumentiert, m.E. ein bezahlter Desinformant, der genaue Order haben dürfte, wie er die Wetterkrieg-Tatsachen zu verschleiern hat.

Diese alliierten Verschleierungspraktiken über die Verursacher des Wetterkrieges - nämlich fälschlich die Sowjets - werden inzwischen auch schon von der 'nationalen' Presse in der BRD übernommen. 'Deutsche Wochenzeitung', 26.Okt.1984: 'Der Wetterkrieg im Weltraum; Verändert die **Sowjetunion** das Klima?'. In diesem Bericht wurden, wie könnte es auch anders sein, die Sowjets hinter dem Wetterkrieg vermutet, obwohl man gleichzeitig auch die schweren Orkane im Juni 1984 zugab, die im Wolgagebiet bis an die östlichen Vororte Moskaus schwere Verwüstungen angerichtet hatten. Als Erklärung für diese Unlogik wird dann schnell ein möglicher Fehlschlag der Sowjets vermutet. Also eine Art sowjetisches Eigentor, eine Selbstverstümmelung! Sollten da nicht vielmehr die Flugscheiben im Spiel gewesen sein?

Zur Vernebelung der globalen strategischen und militärischen Zusammenhänge, wird immer alles nach den fast gleichen Schablonen abgehandelt:
Haben mehrere Beobachter eine rotglühend leuchtende und waagerecht fliegende Flugscheibe (UFO) beobachtet, so wird daraus in der Presse ein sowjetisches Raketenteil, das beim Eintritt in die Erdatmosphäre verglüht. Denken wir nur an die spektakulären Vorgänge am 23. September 1986 als morgens zwischen 7.25 und 7.35 Uhr über halb Europa und den Meldungen nach in alle Himmelsrichtungen fliegende Objekte, unterschiedlich zwischen 1-15 Stück, beobachtet wurden - die selbst Brüssel **umrundeten.** Über diesen Vorgang haben wir über 50 Presseberichte mit Meldungen aus der DDR, BRD, Holland, Belgien, Luxemburg und Frankreich. Was machte die Presse daraus?: Verglühende Raketenteile der Sowjets beim Eintritt in die Erdatmosphäre; obwohl mehrfach von horizontaler Flugbahn berichtet wurde.
Verlieren die Amis beispielsweise im Atlantik ein Atom-U-Boot, und sofern das nicht als 'Panne' oder 'Unfall' deklariert werden kann, dürfen dafür nur die Sowjets verantwortlich gemacht werden, obwohl sie nach wie vor - zwar insgeheim - die Verbündeten derselben sind. Gerät ein amerikanischer Satellit aus der Bahn, so haben die Sowjets mit sogenannten 'Skalar'- oder 'ELF'-Wellen auf der Grundlage von Tesla gearbeitet. In den Ostblockländern dürfte umgekehrt argumentiert werden, da sind es dann die Amerikaner. Nur nicht zugeben, daß da noch eine andere Macht im Spiel sein könnte, eine wirkliche Gegenmacht !

Um Mißverständnisse auszuschließen:
Extreme Wetterverhältnisse und bedeutende Unwetter hat es schon zu allen Zeiten gegeben. Wir wollen mit diesem Kapitel nun keinesfalls den Eindruck erwecken, wir dürften jetzt die Schuld an jedem Unbill der Natur, jede nicht normale Wetterlage, sogleich irgend einer der Großmächte in die Schuhe schieben.
Trotzdem, wenn wir objektiv bleiben wollen, müssen wir eingestehen, - auch wenn uns die Unterscheidungsfähigkeit dazu noch abgeht - nicht mehr alle Wetterverhältnisse sind noch naturbedingt.

Wenden wir uns wieder einzelnen Beispielen zu, vorwiegend aus dem Bermuda-Dreieck. Jean Prachan schildert folgenden Vorfall aus dem Jahre 1975:

> Am 3. September 1975 explodierte ein Bomber B 52 der amerikanischen Luftwaffe in der Luft und stürzte in Aiken, South Carolina, ab. Die Maschine hatte kurz zuvor das Bermuda-Dreieck überflogen und die drei Überlebenden der siebenköpfigen Mannschaft berichteten, das Flugzeug sei über dem Atlantik von UFOs buchstäblich 'bedrängt' worden; der Pilot berichtete von einer starken **Gewitterwolkenbildung**, wo der Himmel eigentlich klar gewesen sein müßte ... (8*, S.39)

In seinem Buch 'Das Bermuda-Dreieck' beschreibt Charles Berlitz das Verschwinden von Schleppkähnen oder auch nur deren Mannschaft, was oft im Zusammenhang mit Nebelbildung beobachtet wurde:

> Andere Boote verloren ebenfalls ihre Schleppkähne, manchmal verschwand auch die Mannschaft des geschleppten Schiffs. In einigen Fällen bedeckte **eine Art Nebel** das zweite Schiff, während man auf dem ersten Schiff ein Versagen der Kompasse und elektronischen Einrichtungen beobachten konnte. Man fragt sich, warum Berichte über solche Vorfälle fast ausschließlich von Schleppern vorliegen und nicht von allein fahrenden Schiffen. Der Grund liegt vielleicht darin, daß einzelne Schiffe einfach verschwinden - ohne Zeugen -, während die Schlepper am Ende des Seils, nahe genug sind, um den Vorfall beobachten zu können. (12*, S.79)

Die Wetterwaffen werden oftmals in Kombination mit andern Mitteln eingesetzt. Während also hier die geschleppten Schiffe im Nebel verschwanden - höchstwahrscheinlich noch in Verbindung mit einem Tarnkappeneffekt, auf den wir noch zu sprechen kommen - hatte der jeweilige Schlepper selbst, nur elektromagnetische Störungen. Das heißt, bei diesem fielen lediglich die elektrischen und elektronischen Anlagen aus, und wie es scheint, ist auch das noch steuerbar, mal stark, mal weniger stark, oder nur auf Teilbereiche anwendbar. Man kann gegnerische Flugzeuge durch Totalausfall der Elektronik abrupt vom Himmel fallen lassen, man kann aber offenbar auch mit einem Teilausfall,

der jeweiligen Flugzeugführung eine indirekte Warnung zukommen lassen.

Ein Erlebnis, das Kapitän Don Henry im Jahr 1966 hatte, gibt ein lebhaftes Bild vom 'Tauziehen' zwischen einem Schlepper und einer unidentifizierbaren Kraft, die bewußt oder unbewußt versuchte, den Schlepper zurückzuhalten.
Kapitän Henry ist Eigentümer einer Bergungsgesellschaft in Miami, der 'Sea Phantom Exploration Company', und hat große Erfahrung als Seemann, Navigator und Taucher. ...

Hier sein Bericht:

...Wir waren auf dem Rückweg von Puerto Rico nach Fort Lauderdale. Wir waren drei Tage unterwegs und schleppten einen leeren Kahn, der Petroleumnitrat enthalten hatte. Ich befand mich an Bord der Good News, einem 50 Meter langen Schlepper mit 2000 PS. Der Schleppkahn wog 2500 Tonnen und war an einem 300 Meter langen Schleppseil befestigt. Wir hatten die Exumas hinter uns gelassen und die Tongue of Ocean erreicht (Bahamas). Die Wassertiefe betrug ungefähr 600 Faden.
Das Wetter war gut, der Himmel klar. Am Nachmittag ging ich ein paar Minuten lang in die Kabine unter der Brücke, als ich ein großes Geschrei hörte. Ich kam auf die Brücke und rief: 'Was ist denn los?' Als erstes schaute ich auf den Kompaß. Die Nadel drehte sich wie ein Kreisel im Uhrzeigersinn. Es gab keinen Grund dafür - der einzige Ort, von dem ich gehört hatte, daß so etwas schon einmal geschehen war, befand sich im St. Lawrence River in Kingston, wo ein großes Eisenlager oder vielleicht ein Meteorit am Grund die Kompasse durcheinander bringt. (Anmerkung HUGIN: Eisenlager oder Meteorite auf dem Meeresgrund, bringen keine Kompasse durcheinander, das ist lediglich einer der vielfältigen Ablenkungsversuche durch 'Wissenschaft' und Medien, denen hier offenbar auch Kapitän Henry zum Opfer gefallen ist. Der St. Lawrence River in Kanada ist der natürliche Abfluß für den Ontario-See und andere. Kingston liegt am Anfang des St.Lawrence River, aber noch im Ontario-See. Hier gehen ganz andere Dinge vor. Siehe Bericht des National-Examiner im Anhang über UFO-Vorgänge im Ontario-See.) Ich wußte nicht, was los war, aber irgend etwas stimmte nicht, da war ich ganz sicher. Das **Wasser schien aus allen Richtungen zu kommen.** Der Horizont verschwand - wir konnten nicht sehen, wo er war -, **Wasser, Himmel,** alles **verschwamm. Wir konnten nicht erkennen, wo wir waren.** Was auch immer da vorging, es stahl oder verbrauchte die ganze Energie aus unseren Generatoren. Die elektrischen Einrichtungen produzierten keine Energie mehr. Die Generatoren liefen noch, aber wir bekamen keine Elektrizität. Der Ingenieur versuchte, einen Hilfsgenerator in Gang zu bringen, aber er kriegte keinen Funken heraus.
Ich sorgte mich um den Schleppkahn. Er war in der Nähe, aber ich konnte ihn nicht erkennen. Es sah aus, als sei er **von einer Wolke bedeckt, und rund um ihn herum waren die Wellen höher als in anderen Richtungen.**
Ich drückte den Gashebel voll durch. Ich konnte nicht sehen, wohin wir fuhren, aber ich wollte um alles in der Welt nur schnell dort heraus. Es schien, als ob jemand versuchte, uns zurückzuziehen, ohne es ganz zu schaffen.
Es war wie das Herauskommen aus einer **Nebelbank.** Das Schleppseil war gespannt - wie beim indischen Seiltrick -, aber man konnte am anderen Ende nichts erkennen, alles war von **dickem Nebel** bedeckt. Ich rannte auf das Hauptdeck und zog am Seil. Der verflixte Schleppkahn kam aus dem Nebel heraus, aber **sonst gab es nirgends Nebel.** Ich konnte sogar elf Meilen weit sehen. Im **nebeligen Gebiet,** wo der Schleppkahn stecken sollte, war das **Wasser aufgewühlt, obwohl die Wellen nicht hoch waren.** Nennen Sie mich, was Sie wollen - ich fuhr jedenfalls nicht zurück, um nachzusehen, was los war.
Haben Sie je gespürt, wie es ist, wenn zwei Leute in entgegengesetzter Richtung an ihren Armen ziehen? Es fühlte sich an, als wären wir an einem Ort, den jemand oder etwas beanspruchte, und jemand oder etwas wollte uns hindern, dahin zu fahren, wohin wir wollten.
Frage: War der Horizont grünlich gefärbt?
Nein, er war milchig. Das ist alles was ich sagen kann. Ich kümmere mich nicht um Farben. Als wir herauskamen, mußten die Batterien neu aufgeladen werden. Ich verbrauchte fünfzig Taschenlampenbatterien.

Frage: Dachten Sie an das Bermuda-Dreieck?
Ja, das war das einzige, an was ich damals denken konnte. Ich dachte - mein Gott, ich bin die nächste Nummer in der Statistik!

Frage: Hatten Sie jemals ein ähnliches Erlebnis?
Nein. Ich habe gehört, daß anderen Leuten so etwas passiert ist, daß ein Schleppkahn samt Mannschaft verschwand und das Schleppkabel abgerissen war. Ich hatte jedenfalls nur das eine Erlebnis. Und es reichte völlig! (12*, S.80-82)

In dem DNZ-Report: 'Neue Katastrophe im Bermuda-Dreieck; U-Boot-Bomber verschwand spurlos!' in der Nr. 33/1978, heißt es:

Seit dem 26. Februar 1978 ist die Statistik der im Bermuda-Dreieck verschollenen Flugzeuge um eine Position reicher geworden. Das neue Opfer ist ein Grumman-KA-6-Bomber. Dieser Typ wurde in den 60er Jahren entwickelt und ist im Tiefflug bis zu 1052 Stundenkilometer schnell. Seine Aufgabe ist die Bekämpfung von U-Booten, was ihm dann auch den Sammelbegriff U-Boot-Bomber einbrachte.

Es geschah kurz gesagt folgendes: Der Bomber war von einem Militärflugplatz im US-Staat Virginia gestartet und sollte auf dem US-Flugzeugträger 'John F.Kennedy' landen, der etwa 160 km vor der Ostküste Floridas (also im Bermuda-Dreieck) kreuzte. Der Bomber mit erfahrenen Piloten an Bord, war nur noch etwa 50 km von dem Flugzeugträger - auf dem schon alles für die Landung vorbereitet war - entfernt, als er gerade noch in den Äther funken konnte: 'Wir haben hier ein Problem'.... Von Bomber und Mannschaft wurde nie mehr etwas gehört oder gesehen. Marinesprecher bezeichneten den Vorfall als 'unheimliches Phänomen'. Die oben genannte 'DNZ' gibt dazu noch eine Erklärung und stellt die Frage:

Oftmals hüllte eine Wolke oder ein seltsamer Nebel Schiffe und Flugzeuge ein, die dann nie mehr aus diesen **Wolken- und Nebelgebilden** herauskamen. Diese Gebilde lösten sich allmählich auf, und das Flugzeug oder das Schiff, das darin verschwunden war, existierte nicht mehr.
Der Nebel wird oftmals als grünlich und die Wolken als röhrenähnlich geschildert. Der Nebel tritt immer ganz plötzlich aus dem Nichts heraus auf und läßt Instrumente versagen.
Widerfuhr auch dem KA-6-Bomber ein solches Schicksal? Versagten auch bei ihm sämtliche Navigationsinstrumente?

Diese seltsamen Vorgänge bleiben nicht allein auf Schiffe und Flugzeuge beschränkt, sondern setzen sich bis in den Weltraum hinein fort, was in einer späteren Schrift über den Weltraum abgehandelt werden soll. In dem 1978 erschienenen Taschenbuch, 'Die Wahrheit über das Bermuda-Dreieck' (Original: "The Dared The Devil' Triangle"), wir besitzen es leider nicht, schreibt die Autorin Adi-Kent Thomas Jeffrey unter anderem über das Rätsel der US-Wettersatelliten, die genau über dem Dreieck ihre Tätigkeit einstellen und sie erst wieder aufnehmen, nachdem der Satellit das Dreieck verlassen hat. (DNZ, Nr.33/1978) Ein gleicher Abschirmvorgang wurde auch schon mehrfach bezüglich der Antarktis behauptet. Wenn das stimmen sollte, und aufgrund der vielfältigen uns bekannt gewordenen Zusammenhänge, neigen wir dazu diese Möglichkeit als sehr wahrscheinlich anzunehmen, dann wünscht diese äußerst überlegene Macht offenbar nicht, daß die Alliierten ihr in die Karten schauen; auch nicht mit Satelliten. In dem längeren Bericht: 'Schwere Kämpfe der USA gegen unbekannte Flugobjekte', DNZ, NR. 20/1978 heißt es, etwas vorsichtig formuliert, bezüglich dieser **Militär**-Satelliten:

Seit zwei Jahren sind rund 20 amerikanische und russische Satelliten auf unerklärliche Weise spurlos verschwunden. Das geschah durch eine ihrer Herkunft nach völlig unerklärliche Kraft, die ihr Ziel auf intelligente Weise erreichte.

Im Sommer des Jahres 1975 hatte der am Longwood College in Virginia arbeitende Physiker Dr. Wayne Meshejian behauptet, daß Wettersatelliten nicht mehr richtig funktionierten, wenn sie über das Bermuda-Dreieck flogen. Die Aufnahmen, die von den Satelliten zur Erde gefunkt wurden, waren völlig schwarz. Auch telemetrische und elektronische Impulse konnten nur noch schlecht empfangen werden. Nur bei Infrarotstrahlen war der Empfang noch gut. (16*, S.113)

Aber kommen wir zu unserem Thema 'Wetter als Waffe', zurück. Berlitz gibt in seinem Buch 'Spurlos' noch den Erlebnisbericht des Amerikaners Jerry Osborn wieder und schreibt als Vorspann dazu:

> Einzelne **Wolkenformationen**, die **alleine** an einem sonst wolkenlosen Himmel auftraten, sind laut Zeugenaussagen von Patrouillenflugzeugen der amerikanischen Marine beobachtet und photographiert worden, obwohl derartige Aufnahmen sowohl dem ursprünglichen Photographen wie der Öffentlichkeit vorenthalten wurden (Anmerkung HUGIN: Alle diese Zusammenhänge mit den 'UFOs' oder 'USOs' unterliegen bei allen alliierten Militärmächten der absoluten Geheimhaltung. Zuwiderhandlungen werden beispielsweise beim amerikanischen Militär mit 10 000 Dollar Geldstrafe und bis 10 Jahre Zuchthaus geahndet.). Jerry Osborn, der jetzt in Dallas, Texas, lebt, 1966 aber bei der Luftwaffe der Marine diente, wurde zusammen mit elf anderen Besatzungsmitgliedern eines Marineflugzeugs vom Typ P3-A Augenzeuge eines Vorfalls, bei dem es um **zwei Wolken** ging, und der mehr einem irrealen Traum - oder Alptraum - glich als gewöhnlichen Kumuluswolkenformationen. Jerry Osborne, der aus dem Militärdienst ausgeschieden ist und deshalb frei sprechen kann, erinnert sich lebhaft an jenes seltsame Erlebnis:
>
> Ich war im Januar 1966 in Kindley Field, Bermuda, stationiert. Mein Dienstgrad war AX-3, also U-Boot-Abwehr-Spezialist. Am 16. oder 18. Januar unternahmen wir einen Routinepatrouillenflug zwischen den Bermudas und Puerto Rico. Es war zwischen 1 und 3 Uhr nachts. Die Nacht war klar, die Flugbedingungen ausgezeichnet. Wir befanden uns 400 Meilen südlich der Bermudas und flogen in einer Höhe von ungefähr 4000 Fuß.
>
> Plötzlich sichteten wir **zwei sehr ungewöhnliche Wolken** etwa 5 Minuten Flugzeit von uns entfernt in fast gleicher Höhe; die eine war ein langgestrecktes, mit der Spitze nach unten zeigendes Dreieck von 250 bis 300 Fuß Länge, während die zweite, darüberhängende, die Form einer runden Puderquaste von etwa 150 Fuß Durchmesser hatte. Beide leuchteten hell. Mein erster überraschter Gedanke oder Vergleich war: 'Jemand hat eine Wolke in der Form eines riesigen Vanilleeisbechers gemacht und das Eis von dem Waffelbecher getrennt.'
>
> Ich hatte klare Sicht, da ich als Aufklärungsoffizier fungierte und den oberen Steuerbordbeobachtungssitz innehatte. Trotzdem hätte ich meinen Augen nicht getraut, wenn nicht alle anderen Besatzungsmitglieder es ebenfalls gesehen hätten. Die beiden Wolken hingen einfach da an dem ansonsten vollkommen wolkenleeren Himmel.
>
> Als wir näher kamen, bemerkte ich, daß der Abstand zwischen der 'Puderquaste' und dem 'Eisbecher' ungefähr 200 Fuß betrug und frei war. Als wir uns weiter näherten, setzte unser Pilot zu einer Schleife an, um hindurchzufliegen, doch gerade, als wir mit dem Anflug auf die beiden Wolken begannen und unsere Photographen Aufnahmen von dieser verrückten Formation machten, blitzte ein greller Lichtstrahl aus dem Zwischenraum hervor, tastete einige Sekunden lang das Gebiet ab, in dem wir folgen, und blieb dann auf unserem Flugzeug haften. Der Strahl ließ uns - im ganzen etwa 6 Sekunden - nicht wieder los, bis unser Pilot abschwenkte, da wir einige Entfernung zwischen uns und dem, was immer da vorging, legen wollten. Als wir zum Stützpunkt zurückkamen, machten wir einen Bericht und reichten all unsere aufgenommenen Photos ein. Wir sahen sie nie wieder und hörten auch nie etwas über den Bericht. Später erkundigten wir uns bei unserem Offizier danach. Er sagte, er wüßte nichts darüber. Er schien nicht darüber sprechen zu wollen, sagte aber, es hätte vielleicht etwas mit Reaktionserscheinungen von Raketenabschüssen zu tun gehabt. Das könnte eventuell die Wolkenformation erklären, aber ganz bestimmt nicht den grellen Lichtstrahl aus dem Zwischenraum zwischen den beiden Wolken, der sich auf uns heftete und uns nicht wieder losließ. (13*, S.104/105)

Die gegenüber dieser überlegenen Macht völlig machtlosen und ohnmächtigen Alliierten, im Westen wie im Osten, haben diesbezüglich seit Jahrzehnten die Vogel-Strauß-Politik und die Verschweigetaktik zu ihrem obersten Grundsatz erhoben. Durch das Schweigegebot im Militärbereich, sind auch dort alle verunsichert und jeder bedient sich irgendwelcher Ausflüchte um nur nicht belangt werden zu können, wie auch oben der vorgesetzte Offizier von Jerry Osborn. Aber die Wahrheit und die Erkenntnisse brechen sich immer mehr Bahn und sind nicht mehr aufzuhalten.

In dem Kapitel 'Weiße oder feurige Nebel' schreibt Berlitz u.a.:

> Andere Flugzeuge haben in diesen **Dunstwolken** merkwürdige Erlebnisse gehabt. Zu diesen zählt der Fall des Piloten Chuck Wakeley (November 1964), der auf einem klaren Nachtflug von Andros nach Miami bemerkte, wie sich ein **feurig glimmender Nebel**, der sich plötzlich an dem rechten Flügel seines Flugzeugs bildete, bis zum Rumpf und über den linken Flügel ausbreitete und sich anschließend im Cockpit über das Instrumentenbrett legte, an dem die Zeiger seiner Instrumente und die elektromagnetischen Geräte total 'verrückt spielten', bis zuletzt der Pilot selbst zu glühen begann. Uns sind darüber hinaus mehrere Fälle bekannt, die sich in der Tongue of Ocean, einem 2 Kilometer tiefen Meeresgraben zwischen Andros und der Exuma-Kette, ereigneten, wo Boote, die in Schlepp gezogen wurden, von **einer sich plötzlich bildenden einzelnen Wolke oder einem örtlich begrenzten Nebel** eingehüllt wurden, in denen einige der Schiffe mit ihren Besatzungen für immer verschwanden. (13*, S.81/82)

Im März 1982 gingen seltsame Berichte durch die gesamte Weltpresse. Mit Schlagzeilen wie 'Rätselhafte Wolke umrundet die Erde', Westdeutsche Allgemeine Zeitung, (WAZ), Essen, 4.3.82, oder 'Spionageflugzeug soll Rätsel lösen; U-2 holt für NASA Proben der geheimnisvollen Wolke zur Erde.' (WAZ), 6.3.82 usw.
Bei dieser zuerst am 25. Januar von Japanischen Forschern und dann auch von einer Forschungsstation über Hawai entdeckten Wolke, wurde anfänglich nur von einer Ausdehnung von einigen Kilometern mit unterschiedlicher Dicke gesprochen. Diese Wolke habe in einer Höhe von 16 km oder etwas mehr, die Erde vermutlich schon vier- bis fünfmal umrundet. Ein NASA-Sprecher erklärte, 'man wisse bisher lediglich, "daß irgend etwas" mit einem Gewicht von etwa einer Million Tonnen in der Stratosphäre herumschwirre.' Die NASA beabsichtige ein Spionageflugzeug vom Typ U-2 in die Wolke zu schicken. Einen Tag später erklärte die NASA, nun habe die Wolke schon riesige Ausmaße angenommen und erstrecke sich über weite Teile Nordamerikas, des Atlantischen Ozeans und Europas. (Welt am Sonntag, 7.3.82) Darin hieß es auch, diese 'Wolke' sei für das menschliche Auge unsichtbar. 'Erkannt wurde sie angeblich durch Laser-Strahlen, die durch die Atmosphäre geschickt und von der Wolke zurückgestrahlt wurden.'
Erst einmal wurden zwei schwache Vulkanausbrüche auf Neu-Guinea und in Angola von Anfang Januar 1982, verantwortlich gemacht, danach scheute man sich nicht, selbst den schon fast zwei Jahre zurückliegenden großen Vulkanausbruch vom Mount St.Helena, der im Mai 1980 ausbrach, mitverantwortlich zu machen. Wir durften auch noch erfahren, daß die mysteriöse 'Wolke' nicht von einem NASA-Satelliten untersucht werden könnte, da schon im November bei diesem die Stromversorgung ausgefallen war. (Hat daran vielleicht eine fremde Macht gedreht?) Wie dem auch sei, das U-2 Flugzeug mußte hoch, kreiste etwa 6 Stunden in 15-18 km Höhe und die heruntergeholten Proben ergaben: die **'Wolke'** bestand aus feinen **Schwefelsäuretröpfchen**. (WAZ, 13.3.1982) Am gleichen Tag erfahren wir: eine 'Neue rätselhafte Wolke in großer Höhe' (WAZ), wurde entdeckt, diesmal in 30 km Höhe. Nun wurde auch eingestanden, das sei mit Vulkanausbrüchen nicht erklärbar, nicht zuletzt der großen Höhe wegen. Sie ziehe sich fast um die gesamte nördliche Halbkugel, habe also 'globale Dimensionen' angenommen und könne möglicherweise bis zu 20 oder 30 Millionen Tonnen Schwefelsäure enthalten. (Welt am Sonntag, 14.3.82)

Ist das, was hier vorging, lediglich ein unbegründet aufgebauschtes, aber immer noch naturbedingtes Phänomen? Oder sollte diese 'Wolke' künstlichen Ursprungs sein? Würde die NASA in eine natürliche Wolke einen Aufklärungsjäger hineinschicken und wenn ja, wäre das dann überhaupt der Rede wert? Doch bestimmt nicht. Sollten diese beiden Wolken gegen Satelliten ähnliche Funktionen im Weltraum erfüllen, wie die wesentlich kleineren Wolken, welche Flugzeuge und Schiffe einhüllten, bevor einige von ihnen gänzlich verschwanden? Auch das ist wohl auszuschließen, denn die Satelliten umrunden in 100, 200 und mehr Kilometer Höhe die Erde, wogegen die beiden Wolken nur in 16 und 30 km Höhe festgestellt wurden.
Wir hörten zuvor, daß Satelliten über der Antarktis und über dem Bermuda-Dreieck zeitweilig ihre Spionagetätigkeit aus bisher unbekannten Gründen einstellen und erst

wieder normal funktionieren, wenn sie diese Gebiete hinter sich gelassen haben. Wir erfuhren auch, daß diese zwei riesigen Wolken - für unser Auge zwar nicht wahrnehmbar - die hinauf gesandten Laser-Strahlen eben deshalb reflektierten, weil sie die Wolken nicht durchdringen konnten. Könnte es dann nicht ebenfalls möglich sein, in Umkehrung dieses Vorganges, daß die Spezialkameras der Satelliten diese Wolken genauso wenig von oben durchdringen können wie der Laser von unten? Haben wir es hier mit riesigen, künstlich ausgezogenen 'Wolken' zu tun, die die Aufgabe haben, bestimmte erdnahe Aktionen der 'UFOs' und 'USOs', gegenüber den Späheraugen der alliierten Militär-Satelliten zu **verschleiern**?

Besonders zu diesem Kapitel 'Wetter als Waffe' fehlt uns zur Zeit noch entsprechendes, beweiskräftiges Material. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Fakten hinzufügen lassen, wodurch ein Teil unsere Argumente entweder hinfällig wird oder weitere Bestätigung erfährt. Daher sollten Teile dieser Ausführungen vorerst lediglich als Denkanstöße gewertet werden.

Warum es in Moskau grün regnete

Sowjetische Wissenschaftler können jetzt ein Phänomen erklären, [d]as am 5. Mai ganz Moskau erstaunte: Grüner Regen fiel damals auf die Sowjethauptstadt. Der Frühling war schuld! Nach dem langen harten Winter waren Bäume und Pflanzen explosionsartig erblüht. Winde wirbelten massenhaft die Blütenpollen in die Luft, färbten die Regentropfen grün.

'Bild'-Zeitung, 19. Mai,1987

Auch die norwegische Zeitung 'Agderposten' berichtete über dieses Phänomen:
'Die Einwohner in der Umgebung Moskaus in der Sowjetunion glaubten am 5.Mai dieses Jahres ihren Augen nicht zu trauen. Der Himmel über ihnen wurde grün und als es anfing zu regnen, waren sogar die Tropfen grün. Jetzt haben sowjetische Wissenschaftler das Rätsel gelöst. 80 % des 'Regens' waren Pollen und kein Wasser. Der Grund dafür ist der ungewöhnlich späte Frühling in diesem Jahr. Eine große Anzahl Bäume und Büsche haben in einer unglaublich kurzen Zeit geblüht. Starke Winde haben viel von diesen Pollen in die Luft gebracht und es regnete am 5.Mai wieder mit dem gewöhnlichen Regen ab. Dieses wird in einer Sendung von Radio Moskau berichtet.'
Eine haarsträubende Erklärung! Oder etwa eine Wetterkrieg-Warnung an die Sowjets??

Das Neue Zeitalter Nr. 32/1979

Eine Wolke „schluckte" unseren Aufklärer! Eine unheimliche Begegnung

Lawrence Wagner, ehemals Radartechniker der US-Marine, berichtete vor einer Versammlung von Piloten im Marineflughafen Lemoore in Kalifornien über das aufregendste Erlebnis seiner Pilotenzeit. Wagner erklärte unter anderem:

„Anfang der 60er Jahre war ich in einer Marinestation bei San Diego in Kalifornien stationiert und flog eines Abends mit neun Kameraden einen Aufklärungsflug. Wir hatten die empfindlichen Apparate an Bord, um eventuelle Objekte auf See oder in der Luft zu entdecken. Plötzlich sahen wir eine blaue Wolke. Der Radarschirm hatte allerdings festgestellt, daß das Objekt metallen war, daß es Radiosignale aussandte und Gewicht besaß.

Wir flogen direkt auf das Ding zu, um es von oben betrachten zu können. Aber als wir näherkamen, begann es mit hoher Geschwindigkeit zu steigen, so daß ein Zusammenstoß unvermeidlich schien. Eine oder zwei Sekunden später war das Innere unserer Maschine von einem grellen Licht erfüllt. Ich erinnere mich noch genau an die erschreckten, gespannten Gesichter meiner Kameraden. Zugegeben, ich hatte auch Angst, denn wir wußten ja nicht, was passieren würde. Eine Kollision drohte. Immer noch von außen angeleuchtet, jagten wir durch einen Nebel in die Dunkelheit, während das Objekt seinen steilen Aufwärtsflug fortsetzte und in großer Höhe verschwand.

Kurz danach wurde jeder von uns von UFO-Untersuchungsbeamten der Regierung ausgefragt, die von allen fast gleichlautende Erklärungen aufnahmen. Aber bis heute habe ich nichts mehr von dieser Sache gehört und habe auch niemals irgendwo einen Bericht in den zahlreichen Artikeln über solche Zwischenfälle gelesen."

I. v. Jacobi

Sollte auch hier Wetterkrieg im Spiel gewesen sein??:

Ruhr-Nachrichten, 2.2.1988

Suezkanal wurde wegen Sandsturms geschlossen

Ismailia (dpa) - Der Suezkanal ist wegen eines Sandsturmes gestern geschlossen worden. Wie die Kanalbehörde in Ismailia mitteilte, mußten 51 Schiffe im Kanal aus Sicherheitsgründen vor Anker gehen. Darunter seien auch fünf britische Kriegsschiffe, vier Fregatten und ein Versorgungsschiff. Es ist das erste Mal seit der Wiedereröffnung des Kanals im Jahre 1975, daß er wegen eines Sandsturms geschlossen wurde. Zuvor waren bereits Kairos internationaler Flughafen und der Hafen von Alexandria geschlossen worden, da die Sichtweite unter 100 m betrug.Die Stürme, sie erreichen bis zum 100 km/h, sollen, so die Meteorologen, noch zwei Tage andauern.

Ruhr-Nachrichten, 31.12.1986

Klirrende Kälte in Sibirien: Minus 57°

Moskau (dpa) - Seit einer Woche herrscht im sibirischen Jakutsk klirrende Kälte. Die Temperatur ist auf minus 57 Grad Celsius gefallen. Durch den Kältenebel beträgt die Sicht nur fünf Meter. Die Schulen sind vorübergehend geschlossen.

Bei extremer Kälte ist die Luftfeuchtigkeit äußerst gering. Der sogenannte 'Kältenebel' kann also nur künstlichen Ursprungs sein.

Moskau bleibt unter Nebelglocke gefangen

„So schlimm wie seit 107 Jahren nicht mehr" / Chaos am Flughafen

R.-M. BORNGÄSSER, Moskau

Bleischwer und grau hängt der Nebel über Moskau. Kein Sonnenstrahl vermag durch die dicke Wolkendecke zu dringen. Die weißen Scheinwerferlampen der Autos geben nur meterweise die Sicht auf die Straßen frei. Nur schemenhaft vermag man die einzelnen Gestalten an den Haltestellen zu erkennen. Nie zuvor war die Stadt stiller. Der Nebel schluckt alle Geräusche wie Watte, lastet wie eine Glocke über Moskau.

Seit fünf Tagen leidet die Stadt an der Moskwa unter dieser extremen Herbstwitterung. Ein „Jahrhundertereignis", sagen die alten Frauen und hüllen sich fröstelnd noch fester in ihre Mäntel, ziehen das Kopftuch über die Stirn. Der Nebel hat die sowjetische Luftfahrtgesellschaft Aeroflot bereits eine halbe Million Rubel (1,4 Millionen Mark) gekostet. Die Flughäfen in der Sowjethauptstadt blieben auch gestern geschlossen. 35 000 Passagiere, die Hälfte von ihnen Transitreisende, warteten an den drei zivilen Flugplätzen auf ihren Weiterflug. Nach Angaben der amtlichen Nachrichtenagentur Tass bilden die jetzigen Witterungsverhältnisse einen meteorologischen Rekord: Seit 107 Jahren hat es in Moskau nicht mehr so viele Nebeltage gegeben.

Für die meisten Wartenden gibt es keine Hotelplätze mehr. Viele werden in vor Hotels abgestellten Eisenbahnwaggons untergebracht. Sogar ein Pionierlager vor den Toren der sowjetischen Hauptstadt hat man als Nachtlager für die Passagiere eingesetzt. Auf den Moskauer Flughäfen stehen nach einem Bericht der Zeitung „Sowjetskaja Rossija" so gut wie keine Flugzeuge mehr. Diese seien auf Ausweichflugplätzen in Leningrad, Wilna, Riga und Woronesch gelandet.

Schlimm sind die hygienischen Verhältnisse. Lange Schlangen stehen vor den Toiletten draußen vor dem Flughafengebäude. Wenn es auch bei der Unterkunft hapert, so ist die Versorgung aber gewährleistet. Die Buffets im Halleninneren sind gefüllt, es gibt „Freßbeutel" mit Brot, Wurst und harten Eiern für einen Rubel. Außerdem steht eine dampfende Feldküche bereit, aus der Suppe ausgeteilt wird. Clevere Händler bieten auf offenen Wegen Äpfel und Pflaumen an. Die größere Schlange der Wartenden aber – man staunt – drängt zu einem Eisstand. Ungeachtet der tristen Umgebung und der kalten Temperaturen lecken die Fluggäste ihr Eis.

Anzeichen für eine baldige Wetterveränderung scheint es noch nicht zu geben. Nach Angaben von Tass sagen die sowjetischen Wetterexperten eine Abschwächung der Nebelfront erst für heute voraus. Das bedeute aber noch nicht, daß sich dann die Sichtweite wesentlich verbessere. Nach Moskauer Angaben hat das sowjetische Ministerium für zivile Luftfahrt sogar eine Krisensitzung einberufen um die außerordentliche Lage zu beraten.

Die Welt,Hamburg, 23.10.1987

Auf der Suche nach den UFO-Basen

Wie sich doch die militärische Weltlage gewandelt hat! Während es den USA - richtiger gesagt, der dort anonym herrschenden Hintergrundmacht Z i o n - in zwei Weltkriegen gelang, den Hauptkriegsschauplatz in Europa zu zentrieren, um die wirtschaftliche Konkurrenz der europäischen Staaten auszuschalten oder jedenfalls stark zu schwächen, vor allem aber, um das eigenständig gewordene und sich von den Diktionen der Hochfinanz gelöste Deutsche Reich, durch Massenbombardierungen dem Erdboden gleich zu machen, wurde nach 1945 allmählich und noch unbemerkt von der Weltöffentlichkeit, eine neue veränderte Situation geschaffen. Der Raubstaat USA konnte zwar - gemeinsam mit seinem Ziehkind UdSSR - das deutsche Mutterland besetzen, eine brutale Besatzungs- und Terrorherrschaft mit atomaren, bakteriologischen und chemischen Druck- und Drohmitteln jahrzehntelang aufrecht erhalten, aber all diesen Gewalten zum Trotz, ist diesem Staat, ausgerechnet von jenem unterjochten Volk im Herzen Europas ausgehend, auf kaum vorstellbare Weise, hautnah die größte Gefahr erwachsen, die dieser in seiner Geschichte je vor Augen hatte. Nicht nur, daß die deutschen Flugscheiben auf und über dem amerikanischen Festlandbereich der dort herrschenden Mafia, seit nunmehr vier Jahrzehnten beständige Unsicherheit beschert, ihr auf nervenzermürbende Weise regelrecht im Nacken sitzt, sie nicht einmal weiß, wann, in welcher Stärke, von wo genau und mit welchen neuerlichen Absichten diese wiederkommen, sondern auch in dem riesigen Seegebiet vor ihrer eigenen Haustür fühlt sie sich, wie auf einem Pulverfaß. Eine der wenigen ihr verbliebenen Möglichkeiten bestand darin, den Fortbestand der reichsdeutsche Macht zu verschleiern, auf 'Außerirdische' abzulenken und die Niederlagen zu verharmlosen.

Ist es da nicht verständlich, daß nicht nur die USA, sondern auch die anderen alliierten Staaten in der Vergangenheit alles versucht haben, um die Stützpunkte, Schlupfwinkel und Nester der Flugscheiben an allen Enden der Welt ausfindig zu machen? Selbstverständlich mit der Absicht, diese auszuheben und zu zerstören! Immer vorausgesetzt, man besäße dazu auch die waffentechnische Überlegenheit. Wäre der Feind wenigstens lokalisiert, allein dann wäre schon ein großer Teil der Unsicherheit für die Alliierten beseitigt.

Weil im Laufe vieler Jahre auch unzählige Berichte über das Ein- und Auftauchen der 'UFOs/USOs' in Meere, Seen und Flüsse, mit gebietsweisen Häufungen, einliefen, lag auch die berechtigte Vermutung nahe, daß diese nicht nur über Land-, sondern auch über Unterwasser-Basen verfügen (worüber wir im Teil II dieser Schrift berichten werden). Da aber mehr als 70 % der Erdoberfläche von Wassermassen bedeckt sind, die Weltmeere gebietsweise eine Tiefe von mehreren tausend Metern aufweisen, ergibt sich ein dreidimensionaler Raum unter der Meeresoberfläche von kaum vorstellbarer Größe. Somit kommen Suchaktionen der Alliierten eher einem Glücksspiel gleich, zumal obendrein, den UFOs/USOs gegenüber, auch noch Ortungsmöglichkeiten wie Funk, Radar, Echolot usw. oftmals versagen.

Meeresgrund-Rätsel!
Dem amerikanischen Schiff 'Eltanin' gelang eine Aufnahme von etwas, das fremd auf dem Meeresboden ist. Durch eine Kamera in einem Metallzylinder, die vom Schiff mit einem Kabel heruntergelassen wurde, konnte man Aufnahmen vom Meeresboden machen. Am 29. August 1964, 1000 Meilen westlich von Kap Hoorn, in einer Tiefe von 4500 Metern, wurde ein unerklärliches Stück Maschinerie photographiert, das mit einer Serie von Masten wie die Kreuzung einer Fernseh- und einer telemetrischen Antenne aussah. Dr. Hopkins, der **Marine**-Biologe, sagte, dieses Ding könne wegen der großen Tiefe keine Pflanze sein noch irgendeine Korallenform. Wenn gedrängt, daß es sich ja dann um ein technisches Gebilde handeln müsse, wich er aus und sagte, 'ich möchte nicht behaupten, daß es Menschen gebaut haben, weil das ja die Frage aufwerfen müßte, wie sie es dorthin - auf 4500 Meter Meerestiefe! - gebracht haben. Vor allem besitzen wir noch keine Unterwasserfahrzeuge, um in solche Tiefen vorzustoßen.' Dr. Hopkins stellte dieses Objekt auf der 45 000 Meilen langen Bruchlinie fest, die unseren Planeten umzieht. Es könnte also ein plazierter Seismograph sein. Demnach müßte eine außerirdische Organisation lebenswichti-

ge geodätische und seismographische Informationen über unsere Erde sammeln. Man wird etwas unruhig, wenn man bedenkt, daß entweder Besucher aus dem Weltraum **oder eine noch unbekannte irdische Organisation** mehr Wissen über die gefährlichen unterirdischen Bewegungen unserer Erde haben als die Spitzen unserer Wissenschaft. .....
Im Dezember 1967 erhielt 'Saucer Scoop' (vermutlich eine US-UFO-Zeitung) zahlreiche Meldungen von kommerziellen Fischern, die sich über 'Löcher' im Golf von Mexico beklagten, sowie über Stellen, wo das Wasser in Kreisen 'kochte', zusätzlich zu UFOs, die ins Wasser tauchten und daraus wieder aufstiegen. Wir glauben, daß Seewasser nur kochen kann, wenn etwas eine entsprechende Hitze entwickelt. Wir können deshalb nur vermuten, daß irgendjemand in diesem stürmischen Wasser für uns etwas zusammenkocht ('zusammenbraut', wäre treffender übersetzt; Anm. HUGIN). Und wir können uns nicht enthalten, die Photographie der 'Eltanin' einer fremdartigen Maschine auf der 45 000 Meilen langen Bruchzone unseres Planeten mit Meldungen über 18 m lange UFOs, die über dem Ozean schweben, sowie mit all diesen Unterwassermaschinen, die neben verschreckten Fischern auftauchen - miteinander in Verbindung zu bringen. (U-N, Nr.192, August 1972)

Die 'Eltanin' ist nur eines der vielen 'Forschungsschiffe', das zur Suche nach dem Feind und seinen vielfältigen Aktionen eingesetzt wurde. Nicht nur Suchaktionen der Luftwaffe und der Kriegsmarine dienen dieser Aufgabe, sondern unserer Vermutung nach auch Tieftauchversuche scheinbar privater Natur, wie die des franz. Marineoffiziers und Tiefseeforschers Jacques Cousteau.
Mit der Schlagzeile 'Milliarden fließen in die Erforschung der unbekannten Tiefe; Industrie-Nationen pokern um Schätze des Meeres' ('Ruhr-Nachr.', 7.8.1984) lenkt man zwar auf die kommerzielle Seite der Tiefseeforschung ab, aber man gibt auch zu:

Der wohl ergiebigste Vorstoß bei der 'Erkundung des unbekannten Territoriums', wie US-Präsident Lyndon B. Johnson einmal sagte, waren die Anstrengungen der USA zum **'Ozeanologischen Jahrzehnt'**: Forschungs- und Arbeits-U-Boote stießen in bis dahin unbekannte Tiefen vor, Tauchgeräte wurden entwickelt, die ein freies Schwimmen in über 200 m Tiefe ermöglichten, Fernsehkameras erkundeten die Meeresböden, Vermessungsschiffe gingen daran, den submarinen Untergrund unseres Planeten planmäßig zu erfassen.

Nach Außen hin bedient man sich zwar des gewollt nichtssagenden Ausdruckes 'UFO', zur besseren Geheimhaltung verwendet die US-Militärforschung allerdings noch zusätzliche **Tarnbezeichnungen:**

Niemand weiß, wie man es einer erstaunten Öffentlichkeit erklären soll, daß es bei dem komplizierten Raumüberwachungssystem der NORAD (nordatlantisches Verteidigungskommando), die täglich 15.000 Beobachtungen bis in 3.000 Kilometer Höhe durchführen läßt, noch immer unidentifizierbare Signale gibt - und das, obwohl alle Beobachtungen ausgewertet werden. ... Aber auch nach der Computerauswertung verbleiben noch Tag für Tag etwa ein Dutzend **'Boogies'** (Geistererscheinungen), die sich die Techniker der NORAD nicht erklären können. (Richtig müßte es heißen, 'nicht erklären dürfen'; Anm. Hugin). Sie nennen die unidentifizierten Signale **'Zootiere'**. Warum? Wahrscheinlich, um die Bezeichnung UFO zu vermeiden. Auch die unbekannten Flugobjekte, die von der NORAD innerhalb der Atmosphäre registriert werden, erhalten in den Berichten dieser Organisation eine scheinbar unverfängliche Bezeichnung: **UCTs** (uncorrelated Targets) **'Ziele ohne Bezug'**. Da all diese Beobachtungen der Schweigepflicht unterliegen, ist nicht bekannt, ob die NORAD-Techniker die rätselhaften Signale, die sie mit den Satellitenortungssystemen empfangen, jemals mit den erdgebundenen UFO-Beobachtungen verglichen haben (warum sollten sie nicht jede Möglichkeit zur Registrierung der Flugscheiben nutzen?; Anmerkung durch HUGIN).
Aus der Serie:'Das Jahrhundert-Rätsel; UFO - Spuk oder Wirklichkeit?', 'Bunte Illustrierte'; Folge II: 'Die geheimen Protokolle der NASA', Nr.10, 4.3.1982.

Wie die NORAD - das geheime nordamerikanische Frühwarnsystem - ganz spezielle Tarnbezeichnungen benutzt, so verwendet auch die Marine, bei den Unterwassersuchaktionen beispielsweise, nichtssagende Ausdrücke:

Ich gehe davon aus, daß Amerikas Wissenschaftler einem der größten Geheimnisse unserer Zeit auf der Spur sind. Sie haben wohl schon zum größten Teil herausgefunden, wo die Flugzeuge und Schiffe geblieben sind, die in den letzten Jahren vor der amerikanischen Küste im sogenannten Bermuda-Dreieck verschwunden sind. Unter dem Namen '**Sky Traps**' (Himmelsfallen) läuft die Untersuchung auf Hochtouren. Die damit verbundenen Vorgänge konzentrieren sich auf einen Raum zwischen Florida, den Bermudas und den Großen Antillen. ...
Bevor ich auf diese Frage eingehe, möchte ich noch von einer anderen Untersuchung durch US-Wissenschaftler sprechen, die unter der Bezeichnung **'Vile Vortices'** läuft. Diese Bezeichnung heißt etwa 'hinterhältige' oder 'listige Strudel'. Auch diese Untersuchung wird im mörderischen Bermuda-Dreieck vorgenommen.
Aus dem Bericht: 'Geheimnisvolles Bermuda-Dreieck'; 'U-N', Nr.191, Juli 1972.

Schon 1945 wurde diese Zone ein wissenschaftliches Rätsel (8*), und das von dem Kanadier Wilbert Smith Jahre später geleitete **'Projekt Magnet'**, das vermehrt Klarheit über die UFOs, ihren Antrieb und die von diesen ausgehenden elektromagnetischen Störungen bringen sollte, wurde auch mit der Erforschung der Vorgänge in den Meeresgebieten beauftragt (16*; ferner, Bericht der 'Nürnberger Nachrichten' auf Seite 28).
Zeitweilig arbeitete auch eine aus 160 Forschern bestehende Gruppe an den Meeresphänomenen, die der Leitung von Franck von Loeffeli unterstand, einem ehemaligen Major der deutschen Wehrmacht, der mit Wernher von Braun in die USA gekommen war und seitdem bei der NASA arbeitet (8*).

Es wird auch berichtet, daß seltsame Flüsterlaute aus dem Bermuda-Dreieck kommen. Wie John Keel schreibt, hat das National Bureau of Standards diese Laute mit Hilfe von Mikrophonen und Spezialgeräten aufgezeichnet, als in den Jahren 1965 bis 1966 eine Untersuchung der Hochfrequenztöne durchgeführt wurde. Der Ursprung dieser Flüsterlaute war nicht festzustellen (16*, S.142)

Der amerikanische Journalist John Keel, der über Verbindungen zum Pentagon verfügt, berichtete, daß die NSA (nationaler Sicherheits-Geheimdienst) eine Organisation, geheimer als der CIA, im Jahre 1965 entlang der amerikanischen Ostküste in Richtung Bermuda-Dreieck, insgesamt 66 Horchanlagen installiert hat; gemäß der norwegischen Zeitschrift 'Vi Menn', Nr.6/1988. Weiter hieß es in dem Bericht, 1967 habe die NSA in Zusammenarbeit mit der US-Marine weitere geheime Untersuchungen in diesem Meeresgebiet durchgeführt. John Keel zufolge wurde der Meeresgrund mit speziell ausgerüsteten Forschungsschiffen abgesucht. Dabei wurde eine große und merkwürdige antennenähnliche Installation in 300 m Tiefe gefunden. Niemand weiß, wie sie dort hin kam, wer sie dort aufgebaut hat und zu welchem Zweck. Wahrscheinlich sei die Antenne geborgen - worden, aber die amerikanischen Behörden hätten jeden Kommentar verweigert. Soweit die 'Vi Menn', Norwegen.
Der Bericht erinnert unwillkürlich an die geheime deutsche Wetterstation im Norden Kanadas. Etwa 30 km südlich von Kap Chidley an der Nordspitze Labradors, hatte im Jahre 1943 das deutsche U-537 heimlich eine kleine Wetterstation errichtet, die erst 38 Jahre später entdeckt wurde, (R-N, 3.8.1981; WAZ, 4.8.1981;) und selbst das, erst aufgrund von Nachforschungen eines Deutschen, in Kanada selbst hatte sie noch immer keiner bemerkt (R-N, 31.Mai.1984).

Ein amerikanischer Rückschlag bei den Nachforschungen?:
Am 18. Dezember 1967 zerstörte am frühen Morgen in der Universität des marinewissenschaftlichen Instituts von Miami ein Feuer das Produkt 17jähriger Forschungen, die mit einem Kostenaufwand von 5-10 Mill. Dollar durchgeführt worden waren. Obwohl wir nicht glauben, daß ein 'Schwarzer Mann' das Institut angezündet hat, können wir doch nicht umhin, anzunehmen, daß in dieser 17jährigen Arbeit so mancher Hinweis auf diese Unterwasser-Basen steckte und/oder was sonst eigentlich am Meeresboden vor sich geht. Das ist jetzt alles zu Asche geworden. So, wie die Situation jetzt ist, wird man von offizieller Seite sowohl die unerklärlichen Unterwasserschiffe abstreiten wie man bisher schon die atmosphärische UFO-Tätigkeit abgeleugnet hat. (Aus 'Saga', USA, Nr. 6/1970; entnommen den 'UFO-Nachrichten', Wiesbaden, Nr.192, August 1972).

In den siebziger Jahren liefen neue und wohl noch größere Nachforschungsprojekte an. Da wäre einmal das amerikanische Projekt **MODE-I** zu nennen, aber auch das sowjetische **POLYGON-70**. Nach einer 1977 durchgeführten italienischen 'Expedition' nahm noch im gleichen Jahr ein **gemeinsames amerikanisch-sowjetisches Projekt**, gleichfalls im Bermuda-Dreieck, seine Nachforschungstätigkeit unter dem, aus POLYGON und MODE zusammengezogenen, Namen **POLYMODE** auf (8*; 16*).

Die Ankündigung dieser, wie auch der vorhergehenden, Projekte erfolgte in der Weltpresse mit mehr oder weniger verharmlosenden oder nichtssagenden Begründungen. Es geht dann um riesige Wasserstrudel, um entgegengesetzt zur Windrichtung verlaufende Wellen, oder darum, daß lediglich die Marine ihr Kartenmaterial über die Magnetfelder der Erde mal wieder erneuern müsse, oder darum, daß auf dem Grunde des Ozeans und eben nur im Bermuda-Dreieck außergewöhnlich starke Magnetfelder existieren, die eben diese immer wieder vorkommenden Unglücke verursachen; oder ähnliche ablenkende Ausreden.
In dem Bericht 'Region des Schreckens; Neues vom Teufelsdreieck im Atlantik' lautet die Schlagzeile:

> Vor einiger Zeit tauchten in der Weltpresse wieder einmal Meldungen über das sogenannte Teufelsdreieck, das 'Bermuda Triangle' auf, wonach ein **amerikanisch-sowjetisches** Forscherteam das Phänomen gigantischer Wasserstrudel, die sich zwischen den Bahamas und den Bermuda-Inseln im Atlantik zu bilden vermögen, untersucht und ergründen will. (DNZ, Nr.11/1978)

Zum Projekt POLYMODE siehe nachfolgende Berichte aus der 'DNZ', München:

Riesenstrudel im Bermuda-Dreieck

Zwischen den Bahamas und den Bermuda-Inseln im Atlantik bilden sich 150 bis 200 Kilometer breite Wasserstrudel, die bis in 1,5 Kilometer Tiefe reichen. Das ermittelte ein amerikanisch-sowjetisches Forscherteam.

Seit zwei Monaten untersuchen sie mit sechs Schiffen die Ursachen für dieses Phänomen.

Der Kern der Strudel legt nach bisherigen Erkenntnissen mit einer Umdrehungsgeschwindigkeit von 50 Zentimetern pro Sekunde in südwestlicher Richtung etwa zehn Kilometer am Tag zurück. Die Erforschung der Wirbel im „Bermuda-Dreieck" ist angesichts der dort sich häufenden geheimnisvollen Schiffsuntergänge zu einem der wichtigsten Zweige der Ozeanographie geworden.

NEUE ZEITALTER · NR. 48/77 · SEITE 35

Sowjetisch-amerikanisches Wissenschaftler-Team im Bermuda-Dreieck

Die bedeutendste Expedition aller Zeiten zur Erforschung des Geheimnisses um das Bermuda-Dreieck ist jetzt gestartet. Das Unternehmen trägt die Bezeichnung „Polymode" (vielförmig). Sowjets und Amerikaner sind an dieser gemeinsamen Großaktion mit je fünf Spezialschiffen beteiligt, die mit einer Fülle von wissenschaftlichen Untersuchungsgeräten ausgerüstet wurden. Es verlautet, daß sich eine Anzahl mit PSI-Kräften begabter Personen an Bord der Schiffe befindet, die an den Operationen teilnehmen werden. Bei dem abenteuerlichen Unternehmen will man jeden Quadratmeter der geheimnisumwitterten Region des nördlichen Atlantik, die als Bermuda-Dreieck berüchtigt geworden ist, genauestens untersuchen. So etwa ist beabsichtigt, an vielen Stellen elektronische Instrumente zu versenken, die in fünftausend Metern Tiefe selbständig arbeiten, wobei sie Meeresströmungen vermessen und auch viele andere Daten nach oben durchgeben werden. Die Suchaktion soll bis zum Herbst 1978 andauern.
Vordem hatten sowjetische und amerikanische Wissenschaftler getrennte Beobachtungen durchgeführt. Bei dem jetzt angelaufenen gemeinsamen Großunternehmen soll ein umfassender Informationsaustausch aller Forschungsergebnisse stattfinden.

'DNZ', Nr.3, 1978

Unglaublich aber wahr: Soeben ist im berüchtigten Bermuda-Dreieck wieder ein Schiff verschwunden. Diesmal handelt es sich um den sowjetischen Forschungsgiganten „Akademik Kurtschatow". Knapp vor Redaktionsschluß telefonierten die DNZ-Reporter: „Dieser Fall, der erste 1978, verursacht ungeheures Aufsehen in der Welt. Mit dem Schiff haben sich über 100 Personen gleichfalls in Nichts aufgelöst!"

Die Rache des Bermuda-Dreiecks

Letzte Meldung!

Aktuell!

Sensationell sind die Berichte der DNZ-Reporter, die knapp vor Redaktionsschluß eintrafen: Seit zwei Wochen ist das ozeanographische Forschungsschiff der Sowjets, „Akademik Kurtschatow", mit über hundert Mann Besatzung und Wissenschaftlern im sagenumwobenen Bermuda-Dreieck spurlos verschwunden.

„Man könnte beinahe", telefonierten die DNZ-Reporter, „von einer Rache des Bermuda-Dreiecks an den Sowjets sprechen!"

Speziell die Sowjets waren es, die ständig behaupteten, alle Berichte um unheimliche Geschehnisse im Bermuda-Dreieck seien „reine Phantastereien". In diesem Gewässer des Nordatlantik gäbe es absolut nichts Mysteriöses!

Und jetzt geschah dieses: Die „Akademik Kurtschatow", ein mit allen Finessen ausgestattetes Schiff, war vor nunmehr vier Wochen von Las Palmas in jene Zone aufgebrochen. In jenes Bermuda-Gebiet, von dem DNZ wiederholt berichtete. Hier verschwanden bisher eine Reihe von Schiffen und Flugzeugen samt Besatzung. Bisher ist es noch nicht gelungen, eine Erklärung für diese geheimnisvollen Vorgänge zu finden.

DNZ-Leser erinnern sich: Erst kürzlich brachte die Wiener DNZ-Redaktion mit dem Bestsellerautoren Charles Berlitz ein Interview. Darin sagte der Schriftsteller: „Seit 1945 sind in diesem Teufelsdreieck 150 Flugzeuge und Schiffe und rund 1500 Personen spurlos verschwunden. Spurlos im wahrsten Sinne des Wortes — weder menschliche Überreste noch Wrackteile, Rettungsboote oder Ölflecken wurden jemals gefunden!"

Ende November 1977 kam es zum letzten spektakulären Verschwinden einer Luxusjacht mit sechs Personen Besatzung zwischen Puerto Rico und Bermuda. Und Berlitz gab zu bedenken: „Wirbelstürme scheiden als mögliche Ursache einer Katastrophe aus. Fast bei allen diesen Vorfällen herrschte nämlich schönes Wetter. Nur etwas ist allen Geschehnissen gemeinsam: Jedesmal wurde zum Zeitpunkt des Verschwindens oder kurz zuvor in dem betreffenden Gebiet ein UFO gesichtet!"

DNZ-Wien befragte Charles Berlitz auch: „Glauben Sie an die Existenz von UFOs? Und — welche Erklärung haben Sie für die Vorkommnisse im Bermudadreieck?"

Und der Schriftsteller erklärte: „Ich weiß, daß UFOs existieren. Allerdings sind sie noch nicht identifiziert. Im Zusammenhang mit dem Bermuda-Dreieck vermute ich ein magnetisches Phänomen dahinter. Es ist durchaus möglich, daß es hier magnetische Felder gibt, deren Wirkung so stark ist, daß alle Objekte, die in den Wirkungsbereich kommen, in ihren Molekularzustand zerfallen. Es gäbe aber auch noch eine weitere Erklärung: Schiffe und Flugzeuge sind in bisher unerforschte Löcher im Meeresboden, von denen es im Bermuda-Dreieck sehr viele gibt, versunken!"

Berlitz begab sich von Wien wieder in das Gebiet zwischen den Bahamas und Puerto Rico, der Südküste Floridas und den Bermudas, in dem er eben jetzt mit dem Ersten Deutschen Fernsehen einen Film über diese mysteriösen Ereignisse drehen wird.

Für die Sowjets sind Berlitz und alle, die über geheimnisvolle Vorgänge im Bermuda-Dreieck berichten nichts anderes als „Phantasten". Jetzt wird man wohl die Meinung in „waren" revidieren müssen!

BESONDERS FORSCHUNGSSCHIFFE scheinen dem Schicksal mysteriösen Verschwindens anheim zu fallen. Wie eben jetzt die „Akademik Kurtschatow" abhanden kam, geschah es in den 50er Jahren den Japanern. Aus gegebenem Anlaß sei an diesen Fall erinnert: Vor der Südostküste Japans gibt es ein „Gegenstück" zum Bermuda-Dreieck: die „Teufels- oder Geistersee". Vor mehr als zwanzig Jahren verschwand hier ein komplett ausgerüstetes Forschungsschiff der Japaner mit über 100 Mann Besatzung und Expeditionsteilnehmern. Bis heute hat man von diesem Schiff keine Spur mehr finden können!

Die „Akademik Kurtschatow" war mit 22 Laboratorien, einer Startrampe für meteorologische Raketen und vielem mehr ausgestattet. Die lokalen Hafenbehörden wissen zu berichten, daß mit einem Mal jeglicher Funkkontakt zu dem 5575-Tonnen-Schiff abgebrochen war.

Die „Akademik Kurtschatow" gehörte zu einer Gruppe sowjetischer Forschungsschiffe, die seit einigen Wochen bereits im Bermuda-Dreieck kreuzen. Die Kapitäne der anderen Schiffe hatten zwar Anweisung erhalten, sich sofort nach dem Verbleib der „Akademik Kurtschatow" umzusehen. Doch alle diesbezüglichen Nachforschungen blieben ohne Erfolge.

Obwohl Sowjets und Amerikaner im vergangenen Jahr gemeinsam eine großangelegte Expedition in das Bermuda-Dreieck („Projekt Polymod") starteten, behaupteten die Russen, daß Meldungen um das Verschwinden von Schiffen und Flugzeugen einfach „absurd" seien. Bei der damaligen Expedition war die „Akademik Kurtschatow" ebenfalls dabei. Gewöhnlich beherbergt das Schiff 84 Mann Besatzung und die gleiche Anzahl an Wissenschaftlern!

UN-Generalsekretär Dr. Kurt Waldheim versprach bereits vor längerer Zeit, Mittel freizugeben, um den Bermuda-Geheimnissen endlich auf die Spur zu kommen. Dies war anläßlich der Entdeckung einer etwa 400 Meter unter dem Meeresspiegel befindlichen Pyramide. Don Henry, Kapitän eines Forschungsschiffes, hat den Steinkoloß 120 Kilometer südöstlich von Miami ausgemacht. Unterwasseraufnahmen erbrachten auch, daß sich im Bermuda-Dreieck 27 Erhebungen auf dem Ozeangrund befinden, die keines natürlichen Ursprungs sind.

Zum jüngsten Fall, dem Verschwinden der „Akademik Kurtschatow", schweigen sich die Sowjets „offiziell" noch aus. Kommentare oder Erklärungen aus ihrer Sicht sind nicht zu bekommen.

Quellenverzeichnis

1) 'Wer war Hitler? - Beiträge zur Hitler-Forschung', Dr. Hans Severus Ziegler, Grabert-Verlag, Tübingen, 1970, 375 Seiten.
2) 'UFOs unbekannte Flugobjekte? Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches?', Willibald Mattern, Samisdat Verlag, Toronto, Kanada, 160 Seiten.
3) 'Flugtrute Nord', Harly Foged + Henrik Krüger, Bogan's Forlag, Dänemark, 3540 Lynge, 1985, 150 S.
4) 'Scheintot: Martin Bormann und andere NS-Größen in Südamerika', Ladislas Farago, Hoffmann und Campe, Hamburg, 1975, 380 S.
5) '60 Jahre Deutsche U-Boote; 1906-1966', Bodo Herzog, J.F.Lehmanns Verlag, München, 1968.
6) 'Mit Goebbels bis zum Ende', Wilfried von Oven, Dürer Verlag, Buenos Aires, Argentininen, 1949/50.
7) 'Deutsche Forscher im Südpolarmeer', Ernst Herrmann, Safari-Verlag, Berlin, 1941, 185 S.
8) 'UFOs im Bermuda Dreieck; Die Atlantis-Geheimbasis', Jean Prachan, Verlag Fritz Molden, Wien, München, 1979, 207 S.
9) Bericht: 'Unterwasser-UFO-Basen alarmieren die USA', John A.Keel, UFO-Nachrichten, D-6200 Wiesbaden 13, Postfach 130185, Nr.192, August 1972.
10) 'Besucher aus dem All', Adolf Schneider, Hermann Bauer Verlag KG, Freiburg i.Br., 1973, 364 S.
11) 'Mensch und Schicksal', Halbmonatszeitschrift für das Gesamtgebiet der Geisteswissenschaft, Villach, Österreich, aus der regelmäßigen Rubrik 'Realesoterische Kurzberichte', von Ing. Erich Halik.
12) 'Das Bermuda Dreieck; Fenster zum Kosmos', Charles Berlitz, Paul Zsolnay Verlag, Wien, Hamburg, 1975, 255 S.
13) 'Spurlos', Ch.Berlitz, Zsolnay Verlag, 1977, 290 S.
14) 'Sie waren nie fort; UFO-Phänomene - einst und heute', Liber Verlag, Mainz, 1982, 188 S.
15) 'Die Rätsel des Bermuda-Dreiecks sind gelöst!', Lawrence David Kusche Rowohlt Verlag, Hamburg, Taschenbuch, 1980, 265 S.
16) 'Beweise: Das Bermuda-Dreieck', David Group, Knaur Verlag, München, Taschenbuch, 1987, 220 S.
17) 'Das Teufels-dreieck', Richard Winer, Fischer Taschenbuch Verlag, 1977, 168 S.
18) Bericht: 'Verschollen im Bermuda-Dreieck', Wochenzeitschrift 'Das Neue Zeitalter', München, Nr.37/1986.
19) Bericht: 'Neue Rätsel um das Bermuda-Dreieck; Wieder ein Schiff spurlos verschwunden', 'Das Neue Zeitalter', München, Nr.4/1977.
20) 'Krieg unter Wasser; U-Boote auf den sieben Meeren, 1939-1945', Franz Kurowski, M.Pawlak Verlag, Herrsching, 1984, 480 S.
21) 'Fliegende Untertassen - eine Realität', Frank Edwards, Ventla-Verlag, Wiesbaden, 1967, 300 S.
22) 'Deutsche Mythologie', Jacob Grimm, Erstauflage 1835, vorliegender Nachdruck: Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, Graz, Österreich, 1968, 3 Bände.
23) 'Die deutschen Geheimwaffen', Brian Ford, Moewig-Taschenbuchverlag München, 1981, 160 S.
24) 'Adler ruft Führerhauptquartier; Führungsfunk an allen Fronten im Zweiten Weltkrieg', Herbert Dammert/Franz Kurowski, Druffel Verlag, Leoni, 1985, 300 S.
25) 'Fliegende Untertassen sind gelandet', Desmond Leslie, Georg Adamski, Ventla-Verlag, Wiesbaden, 1962, 316 S.
26) 'Deutsche Forscher im Südpolarmeer', Ernst Herrmann, Safari-Verlag, Berlin, 1941, 190 S.

A n h a n g

Flugkreisel-Erprobung, Stand /	Anzahl Erprobungsflüge:	
HAUNEBU I (vorhanden 2 Stück)	52	E-IV
HAUNEBU II (vorhanden 7 Stück)	106	E-IV
HAUNEBU III (vorhanden 1 Stück)	19	E-IV
(VRIL I) (vorhanden 17 Stück)	84	(Schumann)

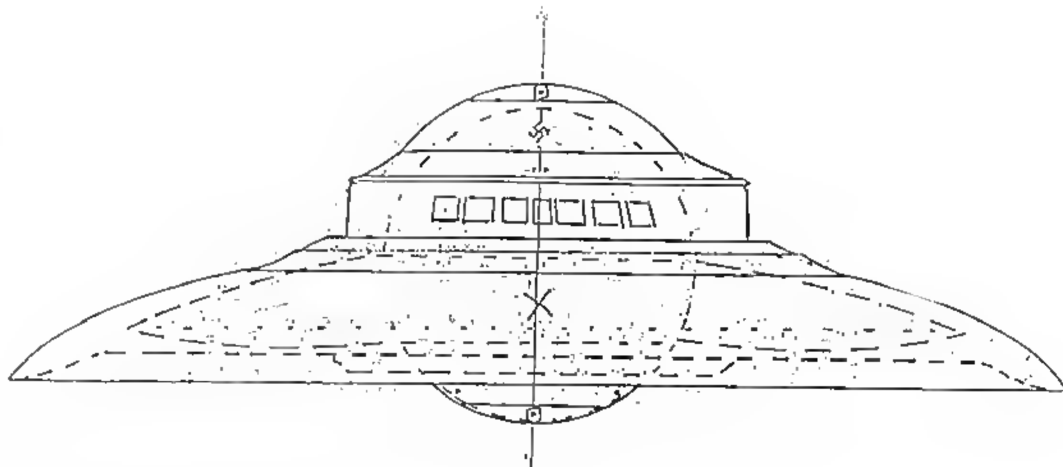
Empfehlung:
Beschleunigen von Abschlußerprobung und Produktion „Haunebu II" + „VRIL I"

Anmerkung der HUGIN e.V. Studiengesellschaft
5802 Wetter 1, POstfach 13:

1987 erhielten wir diese und die nachfolgenden 4 Kopien (von uns verkleinert) von einer süddeutschen Industrie-Filmgesellschaft zugesandt, mit dem einschränkenden Hinweis, die Herkunft dieser vielleicht mehrfach von Kopien gemachten Kopien sei nicht mehr zurück zu verfolgen. Daher können wir unserem Leserkreis diese nur zur Kenntnis bringen. Ob sie tatsächlich aus einer der geheimen reichsdeutschen Flugscheiben-Produktionsstätten stammen, bleibt vorerst offen.
Die zur Zeit noch geltenden Besatzungs-Paragraphen verbieten zwar die Benutzung der offiziellen Hoheitszeichen des - rechtlich noch fortbestehenden - Deutschen Reiches, aber nur zu Propagandazwecken. Weil diese eventuellen Dokumente nicht verstümmelt und damit entwertet werden sollen, geben wir sie hier unzensiert wieder.

Blatt 2

HAUNEBU I



MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU I"

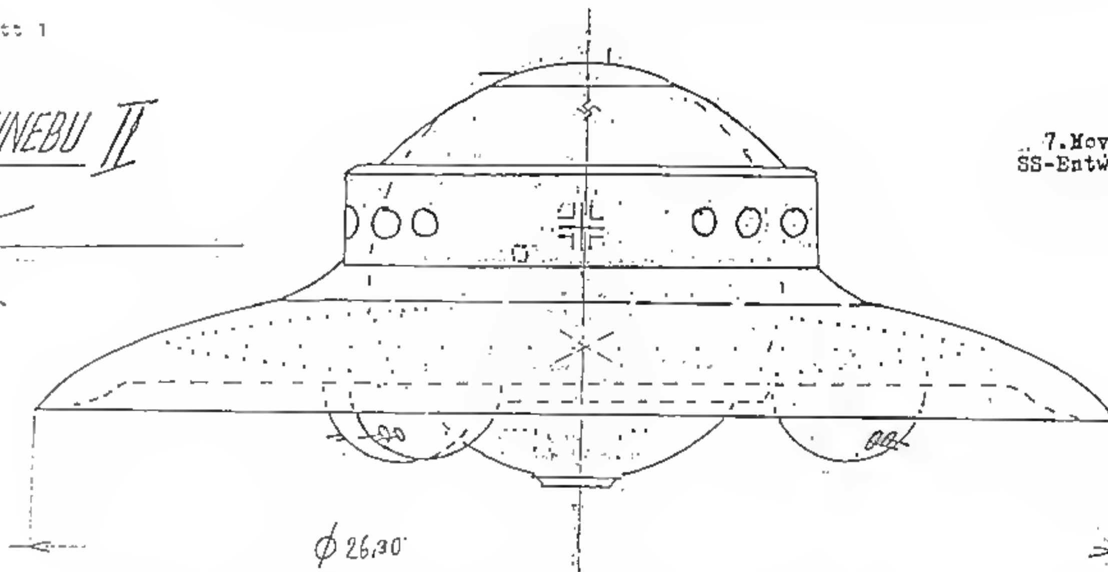
Durchmesser: 25 Meter
Antrieb: Thule-Tachyonator 7b
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4
Geschwingigkeit: 4800 Kilom.p.Std. (rechn.: bis 17000)
Reichweite in Flugzeit: 18 Stunden
Bewaffnung: 2 x 8cm KSK in Drehtürmen und 4 x Mk 108, starr nach vorn
Außenpanzerung: Doppel-Victalen
Besatzung: 8 Mann
Weltallfähigkeit: 60 %
Stillschwebefähigkeit: 8 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Tag wie Nacht
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 60 %
Frontverfügbarkeit: Nicht vor Jahresende 44

Bemerkung: Die SS-E-IV hält Konzentration auf bereits im Versuch stehende „Haunebu II" für sinnvoller als an beiden Typen parallel weiterzuarbeiten. „Haunebu II" verspricht entscheidende Verbesserungen in nahezu allen Punkten. Höhere Herstellungskosten scheinen gerechtfertigt - besonders mit Blick auf Führer-Sonderbefehl, Flugkreisel betreffend.

Blatt 1

HAUNEBU II

7.November 1943
SS-Entwicklungsstelle IV



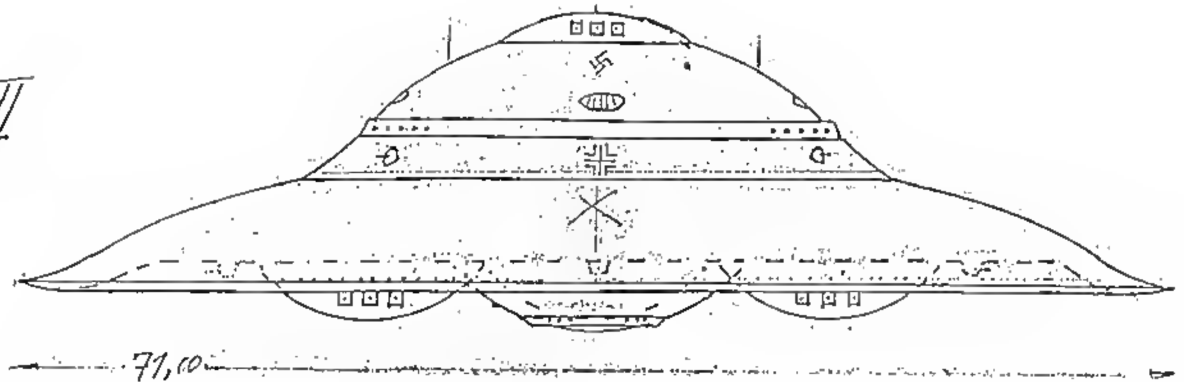
MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU II"

Durchmesser: 26,3 Meter
Antrieb: „Thule"-Tachyonator 7c (gepanzert; Ø TY.-Scheibe: 23,1 Meter)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a
Geschwindigkeit: 6000 Kilometer p.Stunde (rechnerisch bis ca. 21000 möglich)
Reichweite (in Flugdauer): ca. 55 Stunden
Bewaffnung: 6 8 cm KSK in drei Drehtürmen, unten, eine 11 cm KSK in einem Drehturm, oben
Außenpanzerung: Dreischott-„Victalen"
Besatzung: 9 Mann (erg. Transportverm. bis zu 20 Mann)
Weltallfähigkeit: 100 %
Stillschwebefähigkeit: 15 Minuten
Allgemeines Flugvermögen: Tag und Nacht, Wetterunabhängig
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit (V7): 85 %

Verfügbarkeit „Haunebu II" (bei weiter gutem Erprobungsverlauf wie V7) ab Oktober. Dann Serienherstellung ab Jahreswende 1943/44, jedoch noch ohne verbesserte Kraftstrahlkanone „Donar-Ksk IIIV", deren Frontreife nicht vor Frühsommer 1944 angenommen werden kann.
Von Führer verlangte hundertzehnprozentige Einsatzreife rundum kann allerdings nicht vor Ende nächsten Jahres erwartet werden. Erst ab etwa Serie 9.

Bemerkung zuständige SS-Entwicklungsstelle IV: Die neue deutsche Technik und damit vor allem Flugkreisel und KSKs wird wegen der noch zeitraubenden Herstel-

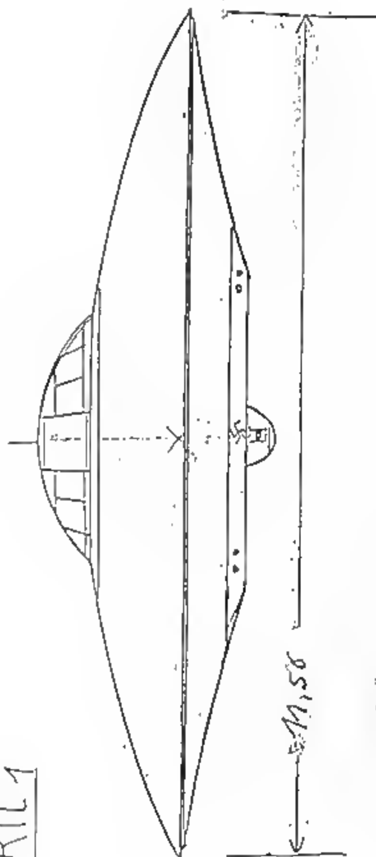
Blatt 3



SCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL „HAUNEBU III"

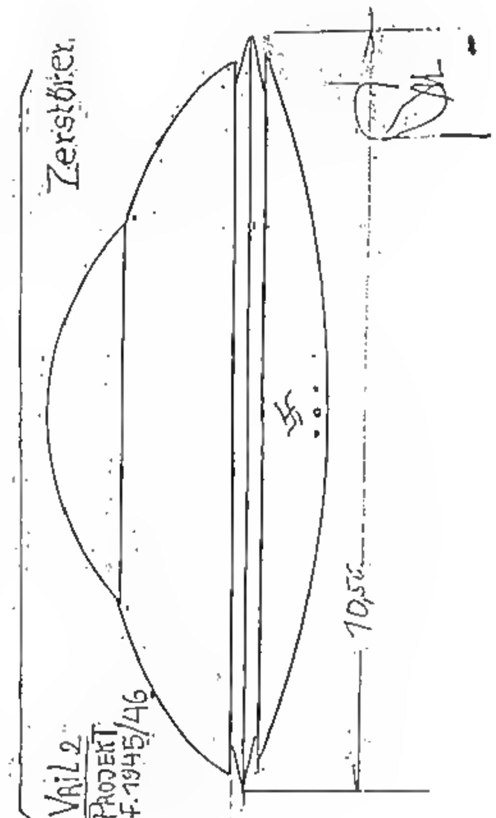
Durchmesser: 71 Meter
Antrieb: Thule-Tachionator 7o plus Schumann-Levitatoren (gepanzert)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a.
Geschwindigkeit: ca. 7000 Kilom.p.Stunde (rechnerisch bis zu 40000)
Reichweite (in Flugdauer): ca. 8 Wochen (bei S-L-Flug 40% mehr)
Bewaffnung: 4 x 11cm KSK in Drehtürmen (3 unten, 1 oben), 10 x 8cm KSK in Drehringen plus 6 x Mk 108, 8 x 3cm KSK ferngesteuert
Außenpanzerung: Dreischott-Victalen
Besatzung: 32 Mann (org. Transportverm. max. 70 Personen)
Weltallfähigkeit: 100 %.
Stillschwebefähigkeit: 25 Minuten
Allgemeines Flugvermögen: Wetterunabhängig Tag und Nacht
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: Etwa 1945.

Bemerkung: SS-E-IV hält den Hinweis für notwendig, daß in „Haunebu III" ein großartiges Werk deutscher Technik im entstehen ist, wegen der allgemeinen Materiallage aber alle Kräfte auf das schneller verfügbare Haunebu II gesetzt werden sollten.
Gemeinsam mit dem leichten Flugkreisel „Vril" der Schumann-Gruppe könnte „Haunebu II" die von Führer aufgestellten Forderungen sicherlich erfüllen.



LEICHTE BEWAFFNETE FLUGSCHEIBE (JÄGER), TYPE „VRIL"
(Schumann-Gruppe)

Durchmesser: 11,5o Meter
Antrieb: Schumann-Levitator (gepanzert)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 3e
Geschwindigkeit: 2900 Kilometer p.Stunde (bisher), bis zu ca. 12ooo mögl.
Reichweite (in Flugdauer): 5 1/2 Stunden ((Flug-Aufladung mittels KS von Haunebu aus wied.erprobt))
Bewaffnung: 1 8cm KSK, fernsteuerbar, unten, + 2 x MK 108 u. 2 x MG 17
Außenpanzerung: Doppel-Viktalen
Besatzung: (je nach Einsatzart) 1 bis 3 Mann
Weltallfähigkeit: 100 %
Stillschwebefähigkeit: 12 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Wetterunabhängig Tag und Nacht
Grundsätzliche Einsatzreife: ca. Sept. 1944, ev. früher.



'Vril' ist ein bekannter Ausdruck in der Esoterik, der daher hier nicht näher erörtert werden muß. In Berlin hat es vor 1945 sogar eine Vril-Gesellschaft gegeben.
Der Ausdruck 'Haunebu' erscheint bei Jürgen Spanuth in seinen Büchern 'Die Atlanter' und 'Die Philister', auf einer Skizze im Bereich des Nordpols. Haun oder Haune bedeutet im Norddeutschen und auf friesisch: Hüne = Riese.

Skizze aus Jürgen Spanuth,'Die Philister':

Abb. 1
Ungefähres Weltbild der Ägypter um 1200 v. Chr. Um den „Erdkreis" fließt der „Große Wasserkreis" (= sin wur, griech. okeanos). Der Erdkreis ist in „Neun Bogen" geteilt, daher kann der ganze bewohnte Erdkreis auch „alle neun Bogen" heißen. Der neunte Bogen liegt an den „Enden der Erde im fernsten Norden". Die Griechen nannten die „Himmelssäule" „stele boreios" = Nordsäule, den Himmelsträger „Atlas".
Die antiken Völker glaubten, daß die Himmelsstütze unter dem Polarstern als dem einzig festen Punkt unter dem sich drehenden Himmelsgewölbe steht.
Obige Darstellung der „Himmelssäule" stammt von einem Schmuckkasten aus Elfenbein aus dem Grabe Tut-Ench-Amons (um 1350 v. Chr.).
Haunebu = eine Bezeichnung für die Nordmeervölker.

Einer unserer Leser äußerte die Vermutung, die unter 'Bewaffnung' benutzte Abkürzung: 'KSK' könnte möglicherweise Kraftstrahlkanone bedeuten.
In den Flugscheiben-Skizzen 'Haunebu' und 'Vril' erscheint mehrmals der Name 'Schumann', ebenso Schumann-Gruppe und Schumann-Levitatoren. Der Name könnte sich möglicherweise beziehen auf:

1) Prof. Dr.-Ing. W.O. Schumann; 1926 an der Technischen Hochschule, München tätig; testete zusammen mit seinem Kollegen Prof. Dr.-Ing. M. Klose (TH. Berlin) den 'Magnetstrom-Apparat' des deutschen Erfinders Kapitän zur See, Hans Coler (siehe hierzu: 'Geheime Wunderwaffen', Bd.III, S. 54/55)

2) Prof. Dr. Erich Schumann, Leiter der Forschungsaufgaben des deutschen Heeres und Wissenschaftsberater von Generalfeldmarschal Keitel während des Krieges (siehe hierzu: 'Geheime Wunderwaffen', Bd. III, S.27).

Während wir im besetzten Mutterland verbliebenen Deutschen die neue Nachkriegs-Situation nicht erkennen konnten besser gesagt **wollten**, waren unsere Feinde in zwei Gruppen sehr fleißig. Die eine Gruppe arbeitete daraufhin, die deutschen Flugscheiben-Sichtungen in aller Welt als natürliche Himmelserscheinungen vor der breiten Weltöffentlichkeit gänzlich weg zu deuten. Die andere Gruppe, wie der amerik. Major Keyhoe (auf deutsch: Schlüsselhaken), oder die während des Krieges beim engl. Sekret Service arbeitende Jüdin Elisabeth Klarer (heute Südafrika), oder der aus Polen stammen-

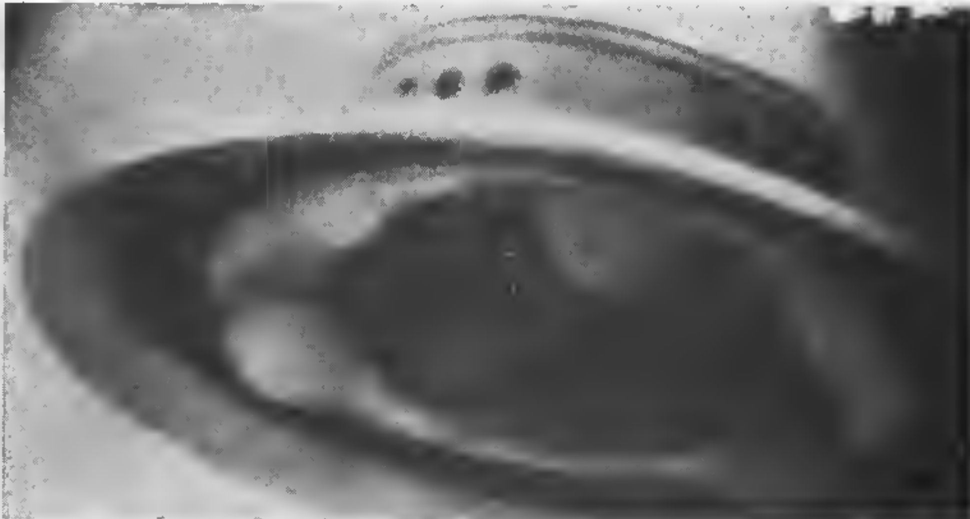
de Georg Adamski (Jude?) zusammen mit Desmond Leslie (engl. Kampfflieger im II. W.K. und Großneffe des Massenmörders Churchill) und viele andere in alliierten Diensten stehende Personen, deuteten für Einzelne und aufmerksam gewordene Gruppen die deutschen Flugscheiben, als eine von 'Außerirdischen' betriebene Raumfahrt und lancierten somit das Thema in ein für viele unglaubwürdiges Abseits, das dann kaum noch Interesse erweckte.

Adamski will am 20. November 1952 in der kalifornischen Wüste, Kontakt mit einem gelandeten 'Venus-Menschen' gehabt haben, der angeblich Fußabdrücke und eine Botschaft hinterließ (siehe Skizzen) und ihm später Bilder von seinem 'Venus-Raumschiff' (siehe eines der Bilder) durch Abwurf zukommen ließ. Interessant ist einmal, daß Fußabdruck und Botschaft unzweideutig Hakenkreuze enthalten und daß seine 'Bilder' von dem 'Venus-Raumschiff' fast identisch sind mit dem zuvor abgebildetenen Typ 'Haunebu II'.

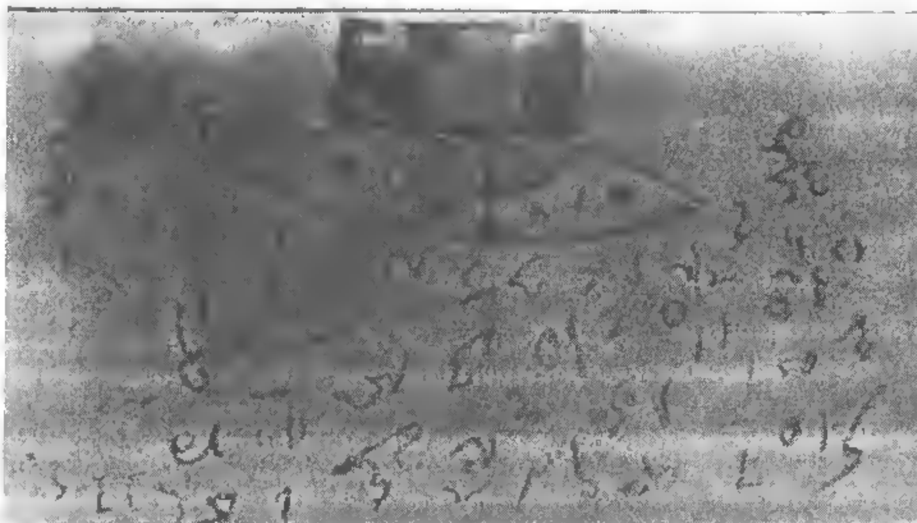
Während wir annehmen, daß Adamski wußte, welcher Herkunft diese Flugscheiben sind, und seinen - vielleicht nur vorgetäuschten - 'Kontakt' lediglich dazu benutzte, um die deutsche Sache als von der Venus stammend auszugeben, ging Ing. Erich Halik, der sehr gut über die deutschen Entwicklungen Bescheid wußte, in seinem 1954 erschienenen Bericht 'Keine Invasion aus dem Weltraum', noch davon aus, daß Adamski selbst der Getäuschte war. Halik schrieb:

> Es existieren nun zwei Buchveröffentlichungen der jüngsten Zeit, die sich diesen 'Kosmischen Menschen' als Konzeption wählten und damit meiner eigenen Deutung entgegenzustehen scheinen. ... Da ist einmal das Buch 'Flying Saucers Have Landed' (Fliegende Untertassen sind gelandet) von Desmond Leslie und Georg Adamski. ... Leslie übergibt im zweiten Teil des Buches die Feder an seinen Kollegen Adamski, der nun strikt behauptet, am 20. November 1952 in einer Wüste im Staate Arizona, USA, eine einstündige Begegnung mit dem Besatzungsmitglied einer gelandeten 'Fliegenden Scheibe' gehabt zu haben. Adamskis Beschreibung dieses Ereignisses enthält eine Reihe von Einzelheiten, die die Sache glaubwürdig erscheinen lassen, die aber dem oberflächlichen Betrachter entgehen müssen, weil ihr Erkennen ein bestimmtes esoterisches Wissen vorraussetzt - das übrigens Adamski selbst vollständig zu mangeln scheint. Zunächst läßt er durchblicken, daß von Anfang an wenigstens ein gedanklicher Konnex zwischen ihm und der Besatzung bestanden haben muß, denn er überläßt es den Umständen, ihn an die richtige Stelle zu führen, oder tut wenigstens gegenüber seinen Begleitern so. Einmal hingefunden und dem Unwahrscheinlichen gegenüberstehend, setzt er diesen Konnex als Ergänzung der sonst geringen Verständigungsmöglichkeit (mangelhaftes Englisch, Mimik und Gesten) angeblich fort. Und hier stellt sich jener dramatische Bruch in den Ereignissen ein, den Adamski bis heute nicht rückgängig machen konnte: Er gerät in den Bann seiner Voreingenommenheit, die die ganze Begegnung entwertet. Adamski **meint**, trotz des vollkommen weiblichen Äußeren seines Gegenüber einen 'Mann von der Venus' vor sich zu haben. Seine Schlußfolgerungen entspringen zur Gänze dem berüchtigten 'Weltraum-Bewußtsein' der Nordamerikaner, der wissenschaftlich-technischen Fiktion. Und damit verliert er die Möglichkeit, auf jene Details zu achten, die ihm den ganzen Vorfall hätten aufschließen können. Er weiß nichts mit jenen dunklen bzw. schwarzen Abzeichen (Anmerkung HUGIN: die Zeichen der 'Schwarzen Sonne', der esoterischen SS) anzufangen, die sein Begleiter Dr. Georg Williamson (eben jener von Leslie zitierte Etymologe) als im Krieg geübter Flugzeugerkenner an den Flanken des zigarrenförmigen Mutterschiffes wahrnehmen konnte, von dem die kleine Flugscheibe herkam, der sein Gegenüber entstieg. Er erkennt nicht mehr den tiefen Sinn in der Farbenzusammenstellung der Kleidung seines Gesprächspartners, der einen dunkelbraunen, metallisch schimmernden Overall und blutfarbene Schuhe trägt (Anmerkung HUGIN: also die Farben der NS Blut- und Boden-Theorie, Rot und Braun). Er steht auch ziemlich hilflos vor den hinterlassenen Fußspuren, auf die ihn sein fiktiver 'Venusmann' nachdrücklichst verwies und die einige **Symbole** zeigen, **die einer durchaus irdischen Esoterik zugeordnet werden dürfen: eine Art von Swastika**, hier unbedingt als Umlaufsymbol des 'Großen Bären' um den Polarstern darstellend zu verstehen, und eine Saturn-Darstellung, die Herr Ing. Lambert Binder als solche zu erkennen glaubt. Als Adamski schließlich in Freundschaft scheidet, verbleibt in ihm ein Gefühl wehmütiger Sehnsucht nach dem vermeintlichen Heimatplaneten seines überaus schönen

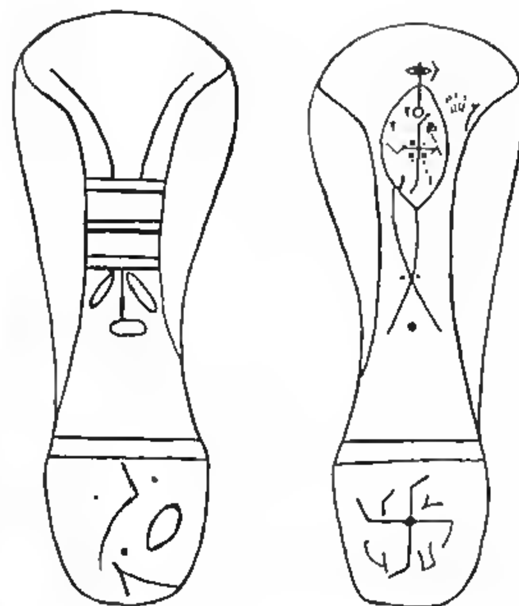
'Freundes' aus dem 'Weltraum'. Am 13. Dezember 1952 bietet sich Adamski eine letzte Chance, die Dinge doch noch richtig zu erkennen: Nahe seinem Wohnsitz Palomar Gardens in Kalifornien (Die 'Venusier' müssen einen hier auf Erden gut funktionierenden Informationsdienst haben!) wird von einer tieffliegenden Scheibe vom gleichen Typ eine photographische Platte abgeworfen, die Adamski bei seiner Begegnung am 20. November dem Fremden über dessen Aufforderung überließ. Sie trägt an Stelle der gelöschten Aufnahme eine Reihe kursiver Handschriftzeichen, die Adamski neue, schier unlösbare Rätsel aufgeben. Wieder findet sich obenauf die Darstellung eines zigarrenförmigen Objektes mit der Swastika und den schwarzen Ronden (Anm. HUGIN: symbolisch für 'Schwarze Sonne'), die Dr. Williamson wahrnahm. Und darunter krause Zeichen in der Schrift aus einer anderen Welt - so träumt Adamiski bis heute. Nun ich habe durch einen glücklichen 'Zufall' diese Schrift wenige Tage nach Erhalt des Buches lesen können: Es handelt sich um einen Text in altkirchenslavischer Schrift und lateinischer Sprache! In ihm wird hauptsächlich und in eindringlich knappen Worten auf die **Nutzlosigkeit einer Verfolgung der Objekte** hingewiesen. Damit gelangen wir an einen Punkt, der die ganze Affäre gefährlich nahe der Möglichkeit einer geschickten Mystifikation zu rücken scheint. Aber selbst wenn das Adamski-Team mystifiziert haben sollte - und es handelt sich hier um mehrere Personen, die ihre Beobachtungen notaliell beglaubigt aussagten - liegen in den Schilderungen genügend Einzelheiten vor, die es dem Esoteriker gestatten, die ganze Adamski-Story gruppenesoterisch einzuordnen.
(11*, Nr.9, 15.Juli 1954)



7. Die zweite Aufnahme der Venus-Untertasse von George Adamski am 13. Dezember 1952 zeigt deutlich die Ansicht von unten. (25*)



10. Botschaft von einem anderen Planeten. Diese rätselhaften Zeichen kamen bei der Entwicklung des Filmes heraus, den der Venus-Mensch am 20. November 1952 mitgenommen und am 13. Dezember 1952 zurückgebracht hatte. (25*)



An dem Platz angelangt, wo sich der fremde Besucher mit mir unterhalten und wo er absichtlich seine Spuren eingedrückt hatte, stellten wir uns um die Abdrücke herum; mit Ausrufen höchster Verwunderung betrachteten alle die seltsamen Spuren. Hier war wahrlich eine Botschaft hinterlassen, deren Deutung und Auslegung viel Arbeit und Mühe erfordern würde. (25*)

Auszug aus: (26*)

Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

Fahrtteilnehmer:

Expeditionsleiter	Kapitän Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes	Alfred Kottas, DLH
Eislotse	Kapitän Otto Kraul
Schiffsarzt	Dr. Josef Bludau, NDL
Flugkapitän	Rudolf Mayr, Führer der Dornier-Wales „Passat", DLH
Flugzeugmechaniker	Franz Preuschoff, DLH
Flugfunker	Herbert Ruhnke, DLH
Luftbildner	Max Bundermann, Hansa Luftbild G. m. b. H.
Flugkapitän	Richardheinrich Schirmacher, Führer der Dornier-Wales „Boreas", DLH
Flugzeugmechaniker	Kurt Loesener, DLH
Flugfunker	Erich Gruber, DLH
Luftbildner	Siegfried Sauter, Hansa Luftbild G.m.b.H.
I. Meteorologe	Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte, Hamburg
II. Meteorologe	Studienassessor Heinz Lange, R. f. W., Berlin
Techn. Assistent	Walter Krüger, R.f.W., Berlin
Techn. Assistent	Wilhelm Gockel, Marineobservatorium Wilhelmshaven
Biologe	Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
Geophysiker	cand. geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
Geograph	Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph	cand. phil. Karl-Heinz Paulsen

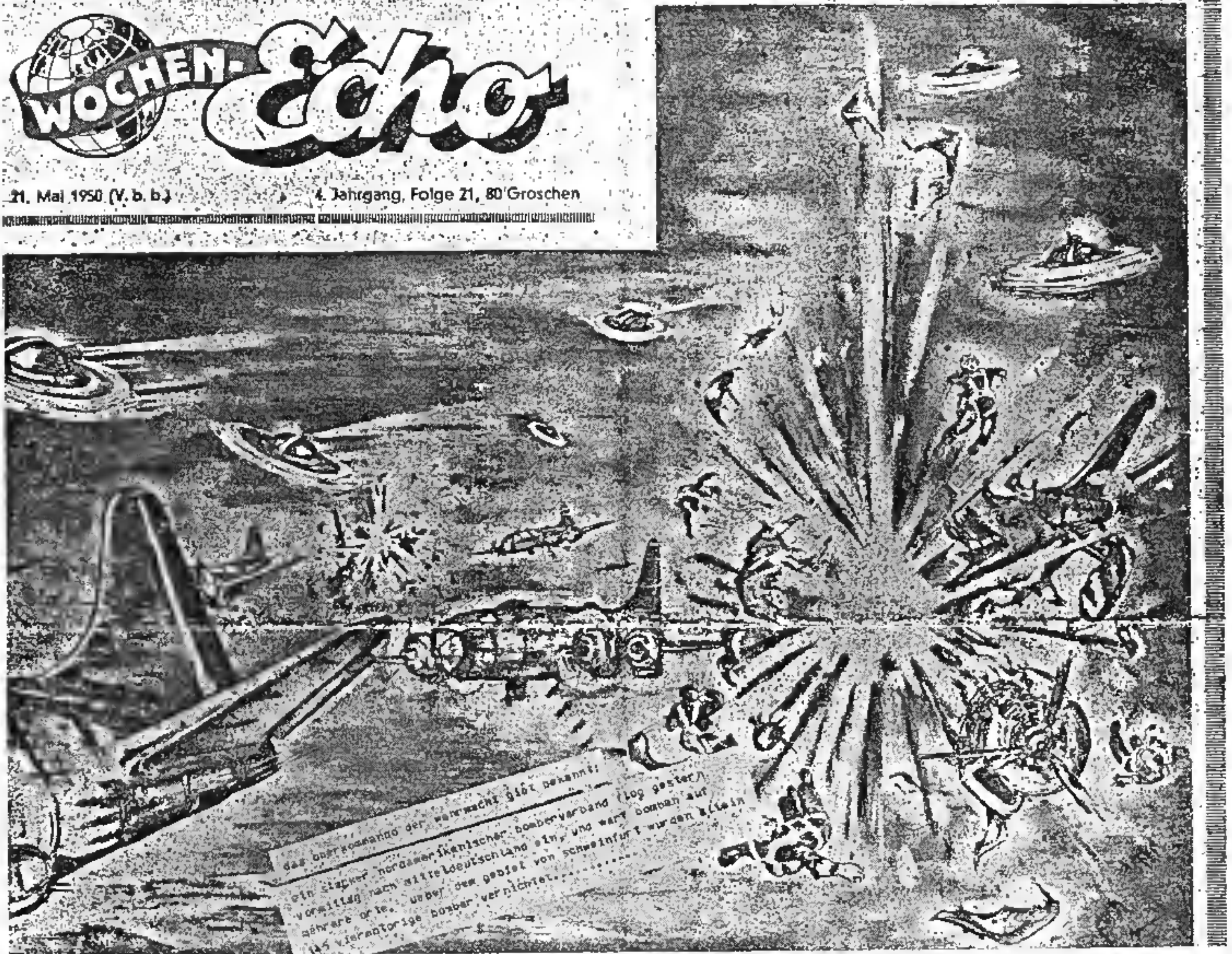
I. Offizier	Herbert Amelang
II. Offizier	Karl-Heinz Röbke
III. Offizier	Hans Werner Viereck
IV. Offizier	Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter	Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizier	Kurt Bojahr
Schiffsfunkoffizier	Ludwig Müllmerstadt
Leitender Ingenieur	Karl Uhlig
II. Ingenieur	Robert Schulz
III. Ingenieur	Henry Maas
IV. Ingenieur	Edgar Gäng
IV. Ingenieur	Hans Nielsen
Ing. Assistent	Johann Frey
Ing. Assistent	Georg Jelschen
Ing. Assistent	Heinz Siewert
Elektriker	Elektro-Ing. Herbert Bruns
Elektriker	Karl-Heinz Bode
Werkmeister	Herbert Bolle, DLH
Katapultführer	Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter	Alfred Rücker, DLH
Flugmechaniker	Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker	Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker	Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann	Willy Stein
I. Zimmermann	Richard Wehrend
II. Zimmermann	Alfons Schäfer
Matrose	Heinz Hoek
Matrose	Jürgen Ulpts
Matrose	Albert Weber
Matrose	Adolf Kunze
Matrose	Karl Hedden
Matrose	Eugen Klenk
Matrose	Fritz Jedamczyk
Matrose	Emil Brandt
Matrose	Kurt Ohnemüller
Leichtmatrose	Alfred Peters
Decksjunge	Alex Burtscheid

182

DAS WUNDER VON SCHWEINFURT 1944

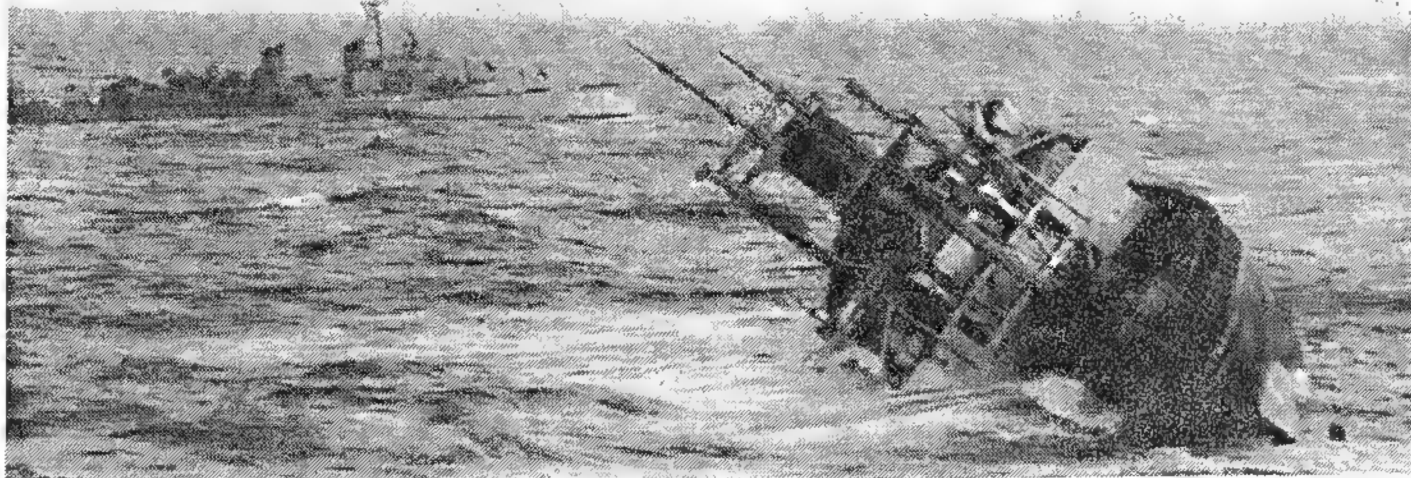
DEUTSCHE UNTERTASSEN

VERNICHTEN 145 SUPERFESTUNGEN



Der zur obigen Sensationsmeldung gehörende einseitige Bericht ist weitgehend irreführend, wie alle damaligen diesbezüglichen Berichte über die deutschen Flugscheiben-Entwicklungen vor 1945. Die Besatzungspresse versuchte in den Jahren 1950 bis etwa 1957 noch vorhandene und berechtigte deutsche Hoffnungen dadurch zu zerstreuen, indem sie auch bei den deutschen 'Wunderwaffen' die Behauptung aufstellte oder aber zumindest die Vermutung aussprach, diese seien beim Einmarsch der Alliierten diesen genauso in die Hände gefallen, wie alle anderen militärischen Entwicklungen auch. Das wurde oder mußte damals weitgehendst geglaubt werden.
Jahrzehnte sind nun vergangen und die Beweise haben sich gehäuft, aus denen ersichtlich geworden ist, daß sich vor allem die Amerikaner und die Sowjets in ständigem Kampf gegen die sogenannten 'UFOs' befinden. Daher ist es aus heutiger Sicht völlig unlogisch, daß die Feindmächte 1945 in den Besitz der deutschen Flugscheiben-Technologie gelangt sein sollen!
Wie in so vielen Bereichen der antideutschen Lüge, Hetze und Feindpropaganda müssen wir auch bei diesem Thema feststellen, daß es sich nicht anders verhält.

24.1.1987, 'Ruhr-Nachrichten', Dortmunc



Der Frachter „Flying Enterprise" kurz vor seinem Untergang am 10. Januar 1952. Bis zum letzten Moment hatte Kapitän Carlsei sein vom Sturm schwer angeschlagenes Schiff nicht aufgeben wollen. Der Versuch, den havarierten Frachter in den rettendei Hafen von Falmouth zu schleppen, schlug fehl. Foto: dpa

Deutsches Zirkonium war für erstes Atom-U-Boot der Welt bestimmt

Taucher bargen geheime Fracht des See-Helden Kapitän Carlsen

Von JOSEF LUCKE

Hamburg (dpa) - Tagelang hielt der Todeskampf des amerikanischen Frachters „Flying Enterprise" und das Schicksal des einsamen Kapitäns an Bord des Havaristen die Welt in Atem.

Gebannt blickten die Menschen auf den Mann, der um die Jahreswende 1951/52 bis zuletzt auf seinem Schiff ausharrte, allein, durchnäßt, ohne Essen, ohne Schlaf, und schließlich doch aufgeben mußte: Kapitän Kurt Carlsen, der sein angeschlagenes Schiff retten wollte.

Am 10. Januar vor 35 Jahren versank die „Flying Enterprise" im Atlantik vor der britischen Küste. Carlsen wurde auf dem Broadway in New York eine solche Konfettiparade bereitet, wie sie bis dahin nur Charles Lindbergh nach seiner Atlantik-Überquerung zuteil geworden war. Was die Öffentlichkeit nicht wußte und erst später Taucher ans Licht brachten: Sein Schiff hatte geheime, nicht deklarierte Fracht an Bord.

Das Barometer fällt. Das Wetter verschlechtert sich. Im Kanalausgang toben orkanartige Stürme. Windgeschwindigkeiten von 175 Stundenkilometern peitschen die See zu meterhohen Wellen. Am ersten Weihnachtstag erschüttert ein schwerer Schlag den Frachter. Das Schiff zeigt Risse und droht auseinanderzubrechen. Mit 30 Grad Schlagseite treibt die „Flying Enterprise" in der tobenden See. Carlsen lehnt dennoch die Hilfe des französischen Hochseeschleppers „Abeille 25" ab.

Vier Schiffe - „Noordam", „Greeley", „Golden Eagle" und „Southland" - halten sich am 29. Dezember in unmittelbarer Nähe der „Flying Enterprise" auf. Seine Schlagseite beträgt bereits 50 Grad, als die Passagiere in das eiskalte Wasser springen und von den Rettungsbooten der Hilfsschiffe aufgefischt werden. Die Besatzung der „Enterprise" verläßt noch am gleichen Tag das sinkende Schiff.

Nur Kapitän Kurt Carlsen bleibt an Bord und hofft noch immer, daß sein Frachter gerettet werden kann. Allein treibt er auf dem manövrierunfähigen Wrack in den Wellenbergen, bis am 3. Januar 1952 der britische Bergungsschlepper „Turmoil" am Unglücksort eintrifft. Dem ersten Steuermann Kenneth Dancy gelingt es, an Bord der „Enterprise" zu kommen. Carlsen ist nicht mehr allein.

Am 5. Januar können beide eine Schleppverbindung herstellen. Mit dem Wrack auf dem Haken macht die „Turmoil" drei Meilen Fahrt in der Stunde zum nächsten Hafen Falmouth am südlichsten Zipfel der britischen Insel. Die „Abeille 25" und der US-Zerstörer „Williard Keith" begleiten den Schleppzug.

Keine 80 Seemeilen - etwa 150 Kilometer - vom rettenden Hafen entfernt, bricht die Schlepptrosse. Der Frachter hat sich inzwischen fast völlig auf die Backbordseite gelegt. Es gibt keine Rettung mehr für das Schiff. Am Nachmittag des 10. Januar verlassen Kapitän Carlsen und „Turmoil"-Steuermann Dancy das todwunde Schiff. 13 Tage hatte Carlsen um sein Schiff gekämpft.

Vieles an dieser Schiffahrtskatastrophe blieb lange Zeit rätselhaft.

Gerüchte

Die sowjetische Marine-Zeitschrift „Rote Flotte" behauptet später, das Schiff wäre zu retten gewesen, wenn der Kapitän als Nothafen Brest angelaufen hätte. Das habe ihm die Reederei aber streng verboten. Damit erhielten Gerüchte neue Nahrung, die „Flying Enterprise" habe geheime Fracht an Bord gehabt. Sie werden lauter, als in aller Heimlichkeit mit Bergungsarbeiten begonnen wird.

Sehr interessant scheint hierbei die Bergung von sechs klei nen Stahlkisten, die unte strengster Geheimhaltung nacl New York gebracht werden Sie enthielten reines Zirko nium, ein Metall, das in de Atomindustrie verwende wird. Die Lieferung war für di amerikanische Atomenergiebe hörde bestimmt. Das Geheim nis der sechs Kisten war s sorgfältig gewahrt worden, dal selbst Kapitän Carlsen ihrei Inhalt nicht kannte.

Überall, wo Material durcl besonders hohe Temperature beansprucht wird, etwa in dei Brennkammern von Düsenjä gern oder Raketen wird da stahlartig glänzende Metall be nötigt.

Für die „Nautilus"

Besser als das bis dahin be nutzte Schwere Wasser ode Graphit hemmt es die Kettenre aktion in Atommeilern. Di Bundesrepublik war damal das einzige Land, das die tech nische Ausrüstung besaß, rei nes Zirkonium herzustellen.

Ein amerikanischer Atom wissenschaftler gab das Ge heimnis der Ladung erst vie Jahre nach dem Untergang de „Flying Enterprise" preis. Wi es hieß, war das Metall für de Kernreaktor des ersten atomge triebenen Unterseebootes, de „Nautilus", bestimmt. Es lie 1954 vom Stapel.

Hamburger Morgenpost 19.10.76

15000-Tonner mit 37 Mann im Bermuda-Dreieck verschwunden

b.l. New York — Das mysteriöse Bermuda-Dreieck — ein Gebiet im Atlantik, dessen Dreieckspunkte Puerto Rico, Bermuda und Norfolk sind — hat ein neues Opfer in die tödliche Meerestiefe gezogen:

Der fast 200 Meter lange Erzfrachter (15 000 t) „Sylvia L. Ossa", der unter der Flagge Panamas fuhr, ist verschwunden. Mit ihm 37 Besatzungsmitglieder.

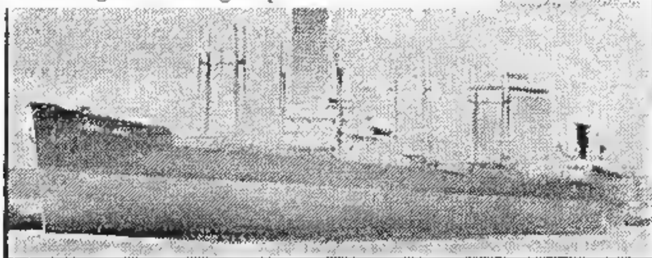
Die amerikanische Küstenwache und andere Schiffe haben keinerlei SOS-Rufe des Erzfrachters, der auf dem Weg von Brasilien nach Philadelphia war, aufgefangen.

Als einzige Spur entdeckte die Küstenwache einen riesigen Ölfleck auf dem tiefblauen Wasser, ein gekentertes Rettungsboot und einen Rettungsring mit Brandspuren.

In dem „Bermuda-Dreieck", von Seeleuten als „Friedhof des Meeres" gefürchtet, sind in letzten Jahrzehnten Dutzende von Schiffen und Flugzeugen und viele hundert Menschen verschwunden, ohne daß logische und natürliche Erklärungen dafür gefunden wurden.

Die „Sylvia L. Ossa" hatte am vergangenen Mittwoch letzten Funkkontakt mit dem New Yorker Eigentümer. Ihre Position: 145 Meilen westlich von Bermuda. Zwei Tage später sollte das Schiff im Zielhafen sein.

Hamburger Morgenpost 25.10.76



Niemand weiß, wo der Erzfrachter „Silvya Ossa" geblieben ist: Zuletzt meldete sich Kapitän El Bakh am 13 Oktober um fünf Uhr morgens

Bermuda-Dreieck: Riesiges Schiff spurlos verschwunden

at Miami, 2. November

Drei Schwimmwesten — nicht benutzt. Ein Rettungsfloß — nicht aufgeblasen — das war alles, was nach tagelangem Suchen von dem Frachter „Sylvia Ossa" entdeckt wurde. Der 180 Meter lange Erzfrachter ist vor zwei Wochen mit 37 Mann im berüchtigten Bermuda-Dreieck verschwunden.

Und wieder stehen die Experten vor einem Rätsel: 21 Schiffe, 16 Flugzeuge und mehr als 1000 Menschen sind in dem Teufelsdreieck zwischen Puerto Rico, Florida und den Bermudas verschollen. Eine logische Erklärung für diese Fälle gibt es nicht — auch nicht für das letzte Unglück.

● „Das Schiff ist nicht explodiert — sonst hätten wir Wrackteile finden müssen", schrieben die Experten in ihrem Bericht.

● Die „Sylvia Ossa" (15 000 Tonnen) kann auch nicht bei Sturm untergegangen sein. Sogar ein 8,50 Meter langes Segelboot erreichte im gleichen Gebiet sicher den Yachthafen.

● Das Schiff kann auch nicht auseinandergebrochen sein. In diesem Fall hätte der Kapitän Zeit für SOS-Signale gehabt. Von der „Sylvia Ossa" kam überhaupt kein Signal.

Kapitän El Bakh, der seit Jahren Eisenerz von Rio nach Philadelphia bringt, meldete sich zuletzt am 13. Oktober um 5 Uhr morgens, 210 Kilometer westlich von Bermuda. „Einen Tag zuvor ließ er sich an unseren Computer-Rettungsdienst anschließen", sagt Francis Eyre von der US-Küstenwache . . .

WAZ, 23.Juni 1971

Geisterflotte in den Versicherungslisten umfaßt 70 Schiffe

Lloyds fällt Todesurteil für „Kiki"

Mitte Januar auf der Fahrt nach Jugoslawien spurlos verschwunden

LONDON (ap)

Mitte Januar dieses Jahres lief der in Famagusta (Zypern) beheimatete 3750-BRT-Frachter „Kiki" von Emden nach Jugoslawien aus. Am 21. Januar meldete sich das Schiff zum letzten Male. Was danach geschah, wird vermutlich immer ein Geheimnis bleiben. Am heutigen Mittwoch wird bei der Lloyds-Versicherung in London das Todesurteil über Schiff und Besatzung gesprochen: Die „Kiki" wird, nachdem alle Suchaktionen vergeblich blieben, auf Beschluß des Lloyds-Vorstandes offiziell als „vermißt" geführt.

Der Eigner kann jetzt seine Versicherungsansprüche anmelden, die Ehefrauen der Besatzungsangehörigen werden nun auch amtlich Witwen. Die Eintragung in den Lloyds-Listen bedeutet, daß weder Überlebende, noch Tote, noch Wrackteile gefunden wurden, das Schiff ist einfach spurlos verschwunden.

Die „Kiki" gehört nun zu der Geisterflotte von immerhin 70 Schiffen, die in den letzten zehn Jahren das gleiche unerklärliche Schicksal erlitten. Es waren keineswegs nur klapprige „Seelenverkäufer", sondern auch Schiffe mit modernen Funk- und Navigationsgeräten, so beispielsweise der 10 000-Tonner „Milton Iatriadis", der mit einer Ladung Speiseöl von New Orleans nach Kapstadt auslief und alle fünf Tage über Funk seinen Standort melden sollte. Man hat nach dem Auslaufen nie wieder etwas von dem Frachter gehört.

Auch die „Ithaca Island" (7426 BRT), mit Getreide von Norfolk (Virginia) nach England unterwegs, löste sich ebenso in Nichts auf wie in diesem Jahr schon das Motorschiff „Iligan Bay" (5203 BRT), das zuletzt aus der Biskaya schweren Seegang gemeldet hätte.

Von 2766 Schiffen, die in den letzten zehn Jahren verlorengingen, weiß man bei Lloyds, wo und wie es geschah. Bei der „Kiki" und 69 anderen heißt es nur „vermißt".

UFO-Schock und Rettung im Bermuda-Dreieck

von Riki Moss

Forscher auf den Bahamas untersuchen Berichte, wonach ein UFO eine Familie vor dem sicheren Ertrinken bewahrte, nachdem ihr (Urlaubs)-Boot im Bermuda-Dreieck sank. Dr. Leopold Stinson berichtete einem Symposium in Caracas/Venezuela, daß der Vorfall, welcher sich am 5. Mai 1986 ereignete, alle Anzeichen einer nachweisbaren Begegnung mit Außerirdischen trägt.

Stinson zitierte die Familie, wie sie ausgesagt hat, daß das UFO aus der See in die Höhe stieg, gerade Sekunden, nachdem ihr 11 m langes Boot unterging. „Unglaublich, sie nahmen die Hilfe des Raumschiffes an und retteten sich in das herabgelassene Rettungsboot, das die Insignien der US-Air-Force trug."

„Es ist dieses Schlauchboot", sagte Stinson, „das ein für alle mal beweisen könnte, daß außerirdische Intelligenzen im Bermuda-Dreieck operieren. Das Boot ist ein Typ, der gewöhnlich in den fünziger Jahren gebraucht wurde. Wenn seine amtliche Nummer zu irgendeinem Flugzeug paßt, von dem wir wissen, daß es zu jener Zeit im Bermuda-Dreieck verschwand, würde das nahelegen, daß selbiges ‚geraubt' und unter den Ozean gebracht wurde, vielleicht von Menschen, die nicht von dieser Welt sind."

Stinson meinte, daß die Suche nach einer entsprechenden Nummer, infolge der großen Anzahl von Flugzeugen, die im Bermuda-Dreieck verschwanden, Wochen, Monate oder Jahre in Anspruch nehmen könnte.

Unterdessen konzentrieren sich die Untersuchungen auf Berichte der geretteten Familie.

„Es sind Leute, die sich klar ausdrücken und dabei ganz kooperativ seien", setzte er fort. „Der Ehemann und die Frau, sind beide Mediziner aus Brasilien. Sie haben zwei Kinder, beide besuchen das College."

Gemäß Dr. Stinson war die Familie auf einer mehrmonatlichen Segeltour durch die Karibik. Sie meldeten sich gerade auf ihrem Weg zu den Bahamas, als ihr Boot Wasser aufnahm. Ihr eigenes Rettungsboot war in einem inneren Teil der Yacht verstaut, aber das Boot sank so schnell, daß sie es nicht herausbekommen konnten. Sie berichteten mir, daß sie SOS funkten, aber insgeheim rechneten sie sicher mit dem Tode."

Die Familie weiter: „Das UFO – goldfarben und sternförmig aussehend – schoß ca. 70 m aus dem Wasser heraus. Zu dieser Zeit waren sie alle wie von Sinnen vor Angst", äußerte sich Stinson.

„Aber sie erinnerten sich, daß das UFO knisterte und summte, als es durch die Oberfläche der See drang und sich zu ihnen hin bewegte. Sie sagten, das Raumschiff kam 6 – 9 Meter zu der Stelle, wo ihr Boot sank und ließ das Schlauchboot der Airforce aus seinem Schiffsinnern herunter."

Sie berichteten mir: „Das Raumschiff schwebte einige Sekunden über ihren Köpfen, dann verschwand es am Himmel. Die sprachlose, aber dankbare Familie schwamm zum Schlauchboot und kletterte an Bord. Erschüttert von ihren fürchterlichen Erlebnissen, drängten sie sich in der Finsternis der nächtlichen See eng zusammen," fügte Stinson hinzu.

„Ihr gekentertes Boot glitt geräuschlos unter der Ozean-Dünung und eine bizarre Ruhe überkam die frierende Familie. Sie falteten betend die Hände und warteten.

Etwa 20 Minuten später fand die Besatzung eines Sportfischer-Bootes der Bahamas die schwimmende Familie in ihrem Boot und brachte sie ans Ufer", sagte Stinson.

Sie berichteten den Fall gegenüber offiziellen Stellen, die Dr. Stinsons UFO-Forschungsgruppe für das Bermuda-Dreieck benachrichtigten. Carlos Garcia, ein Wissenschaftsreporter in Caracas, meinte, die Reaktionen unter Stinsons Symposiums-Kollegen waren geteilt.

„Jetzt sind sie gespannt auf seinen Bericht in den Zeitungen, dann können sie die Beweise selbst bewerten." sagte er.

„Weekly World News", 24. 6. 1986

UN-Übersetzung: Erich Immel/USA

UN Nr. 302 Jan./Febr. 1987

US-Marine hebt ein UFO aus dem Puget-Sound

Ein abgestürztes UFO, das aussieht „wie solides Gold", und von zwei Tauchern nahe der US-Küste unter Wasser gefunden wurde, ist mysteriös verschwunden. Jedoch wächst der Verdacht, daß das abgestürzte Flugobjekt außerirdischer Herkunft, von der US-Navy in einer geheimen Mission geborgen wurde. Die Regierung verheimlicht den mysteriösen UFO-Absturz nahe Seattle.

Vergl. auch „Taucher suchen nach UFO" in UN Nr. 292, März/April 1985, wo schon einleitend über den Absturz in USA berichtet wurde, mit dem Hinweis auf Ergänzungen, die nun hier folgen. UN-Red.

UN Nr. 296, Jan./Febr. 1986

Das metallische, mit einer Kuppel ausgerüstete Flugobjekt wurde genau an dem gleichen Platz gefunden, wo vorher Augenzeugen berichtet haben, daß ein „glühendes UFO" in das kalte Wasser des Puget Sound von Bellingham, Washington, gestürzt sei. Die Augenzeugen berichteten, das Weltraumschiff schleuderte einen Schauer von Funken und Flammen mindestens 70 Fuß (22 m) hoch in die Luft und verwandelte das Wasser in einen kochenden Schaum.

UFO crash mystery

A submerged UFO, found off the U.S. coast by two divers, has mysteriously vanished. But there is growing suspicion that the downed alien craft was recovered — in a secret cover-up mission carried out by the Navy!

Witnesses say impact hurled sparks & flames 70 feet in air

Did a Navy team secretly recover wreckage found by two divers?

Einige Wochen später haben die Taucher namens John Walker und Richard Burke aus Seattle drei Tauchversuche gemacht, am gleichen Platz, wo das UFO ins Wasser stürzte. Beide berichteten, daß sie ein großes, kuppelförmiges Objekt fanden, goldfarben und 60 m tief unter Wasser halb im Schlamm steckend. Trotz seines gespenstischen Aussehens in den turbulenten und schlammigen Tiefen, verleitete das versunkene Objekt Burke zu aufgeregten Schreien. „Mann! Ich stehe auf dem UFO", schrie er durch seinen Helm-Sprechfunk. „Es ist verdammt groß". Burke beschrieb das Objekt als etwa 6 m im Durchmesser und aussehend wie eine umgedrehte Untertasse. Halb vom Schlamm bedeckt mit etwa 45° Schräglage. „Als ich mich draufstellte, konnte ich ein nieder-frequentes Brummen hören", sagte er. „Das hat uns sehr nervös gemacht. Es schien etwa 3,5 m hoch, aber wir konnten es nicht genau sagen, weil es im Schlamm steckte."

Burke und Walker machten noch zwei Tauchversuche, an zwei darauffolgenden Tagen. Drei Tage später kamen sie zurück, um das UFO zu bergen. Aber diesmal konnten sie es nicht mehr finden.

„Heute haben wir Geräte, die alles auf dem Meeresboden feststellen können," sagte der Forschungs-Wissenschaftler Dale Goudie, der bei der Bergung des UFOs dabei sein wollte. „Wir wissen genau, wo das Objekt war. Es lag da seit 5 Monaten ohne sich zu bewegen. Warum sollte es plötzlich verschwinden? Wir hörten Berichte, daß die NAVY hinausfuhr, um es zu bergen."

Unter wachsendem Verdacht, daß das Pentagon die Bergung veranlaßte, haben die Regierungs-Offiziellen jegliches Wissen über das UFO abgeleugnet und sich geweigert, dazu Stellung zu nehmen. „Ich weiß nicht, ob wir das Objekt haben oder nicht", erklärte ein hochrangiger NAVY-Offizier in Washington/D.C. „Wenn das so ist, wäre es sowieso eine Geheimsache. Es könnte ja auch ein militärisches Gerät sein."

Bruce Maccavee, Physiker vom Verteidigungs-Minsterium sagte: „Das untertassenförmige Objekt könnte ein hochgradiger UFO-Beweis sein, der jedoch niemals an die Öffentlichkeit kommen würde! „Puget Sound ist vollgeladen mit Navy-Ausrüstungen", sagte Dr. Maccavee der „Weekly World News". „Ich denke, wenn die Navy das Objekt bergen wollte, könnte sie es gemacht haben, ohne daß es jemand merkt. Meine Meinung ist, daß da was dort war, und jetzt eben ‚verschwunden' ist. Aber wenn es die NAVY hat, dann weiß ich nicht, wie man sie dazu zwingen kann, das UFO herauszugeben."

„Weekly World News", 30. 4. 1985
UN-Übersetzung: Erich Immel/USA

War das tatsächlich ein Flugscheiben-Unfall? Wenn ja, hat die Mannschaft ihre Flugscheibe selbst reparieren können und ist wieder davongeflogen? Oder hat eine andere Flugscheibe eine Rettung oder Bergung durchgeführt? An eine Bergung durch die US-NAVY können wir nicht glauben! Das hätte die Dritte Macht, schon wegen des Fluggeheimnisses, einfach nicht zulassen können!

Biskaya-

Von HANS ILG-MOSER

In der Biskaya, dem berühmt-berüchtigten Meer zwischen dem französischen Brest und dem spanischen La Coruna, tobt seit dem frühen Nachmittag ein gewaltiger Orkan. Haushohe Wellen, Hagel, gefährliche Strömungen – die Biskaya ist in dieser Stunde ein brodelnd-kochendes Wasserinferno.

Mittendrin: der italienische Frachter „Tito Campanella" mit 25 Männern an Bord.

In Brest versuchen die Funker der französischen Marine-Präfektur seit Stunden verzweifelt mit dem 13 000-Tonnen-Frachter in Kontakt zu kommen.

Doch die „Tito Campanella" meldet sich nicht mehr...

Am nächsten Morgen, als der Orkan abgeflaut, die Sicht besser geworden ist, steigen Suchflugzeuge der französischen Marine auf. Sie sollen das Schiff orten und feststellen, was mit ihm geschehen ist.

„Nackte Angst"

Die Piloten fliegen die Route des Frachters nach, halten nach Trümmern, Rettungsbooten und Ölflecken Ausschau – ohne Erfolg: Die „Tito Campanella" bleibt verschwunden, hat sich spurlos aufgelöst...

Das war am 19. Januar 1984. Wieder einmal hat das Schicksal im Atlantik zugeschlagen – im tödlichen Biskaya-Dreieck!

Die Schreckensnachrichten reißen nicht ab:

● Der Panama-Frachter „Radiant Med" wird in der Biskaya wie ein Streichholz geknickt, säuft ab. 17 Seeleute sterben. Das Wrack wird Tage später an die gefährlichen Klippen südlich von Brest geworfen.

● 13 Tage später sinkt aus bisher ungeklärter Ursache der ebenfalls in Panama registrierte Frachter „Midnight Sun" – acht Menschen ertrinken.

● 30 Seeleute sterben, als der 32 000-Tonnen-Frachter „Marina de Equa" bei einem Orkan auseinanderbricht und in wenigen Minuten sinkt. Die Besatzung hatte noch nicht einmal Zeit, einen Notruf zu funken...

Die Liste des Schreckens, des Todes, läßt sich beliebig verlängern.

Die Biskaya – ein neues, unheimliches „Bermuda-Dreieck?"

„Wir haben nackte Angst vor diesem verfluchten Stück Atlantik", sagt ein Besatzungsmitglied des englischen Luxusliners „World Renaissance". Die Männer des 22 000-Tonners haben sich jetzt geweigert, das „englische Traumschiff" von Plymouth nach Lissabon zu fahren. „Die Biskaya ist uns zu unheimlich geworden, da machen wir nicht mehr mit!"

Die englische Reederei mußte die 150 Kreuzfahrt-Passagiere mit dem Flugzeug nach Lissabon bringen, die „World Renaissance" wurde von einer eilends angeheuerten Not-Crew nach Lissabon überführt – unter weiträumiger Umgehung der Biskaya.

Liegt auf der Biskaya ein tödlicher Fluch?

„Ich habe Angst vor diesem Trip", schrieb der 2. Offizier der „Tito Campanella", Marco Incorvaia, an seine Mutter in Neapel, kurz bevor er mit seinem Frachter in Malmö auslief.

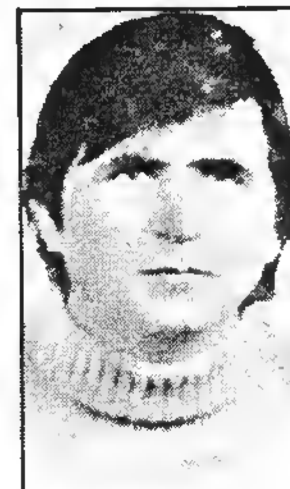
Marco Incorvaia und 24 seiner Kameraden sind mit ihrem Schiff verschwunden...

Immer mehr Seeleute fragen sich: Wer wird der nächste sein? Wen von uns trifft's?

Über 50 Schiffe sind in den letzten zehn Jahren in der Biskaya gesunken, mehr als 150 Menschen fanden zwischen Brest, La Rochelle, Santander und La Coruna ihr Seemannsgrab.

Modernste Radar- und Funkanlagen, Wetterberichte vom Satelliten, Superschiffe mit neuester Technologie – die Biskaya kümmert sich nicht darum, sie holt ihre Opfer, wann immer sie will.

Schlechtes Gefühl vor dem latzten Trip: 2. Offizier Marco Incorvaia (oben) und Maschinist Tomis Baus (unten)



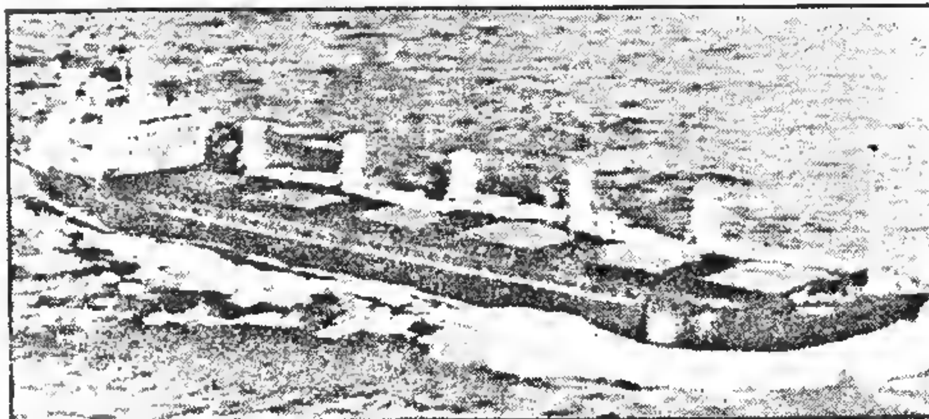
Aberglaube . . .?

Capitano Juan Rudilos von der Küstenwache Santander (Spanien): „Die Biskaya ist das tückischste Wetterloch der Welt, wie ein Waschkessel, der von allen Seiten beheizt wird."

Dennoch kann sich der erfahrene Seemann vom Verstand her nicht so recht erklären, warum so viele Schiffe versinken, spurlos verschwinden.

Aberglaube, Angst vor den Naturgewalten, vor Überirdischem?

Die Seeleute sind sich einig: Auf der Biskaya liegt ein Fluch...



Ebenfalls in der Biskaya verschwunden: der Frachter „Marina de Equa" mit 30 Mann Besatzung

Todesdreieck im Atlantik

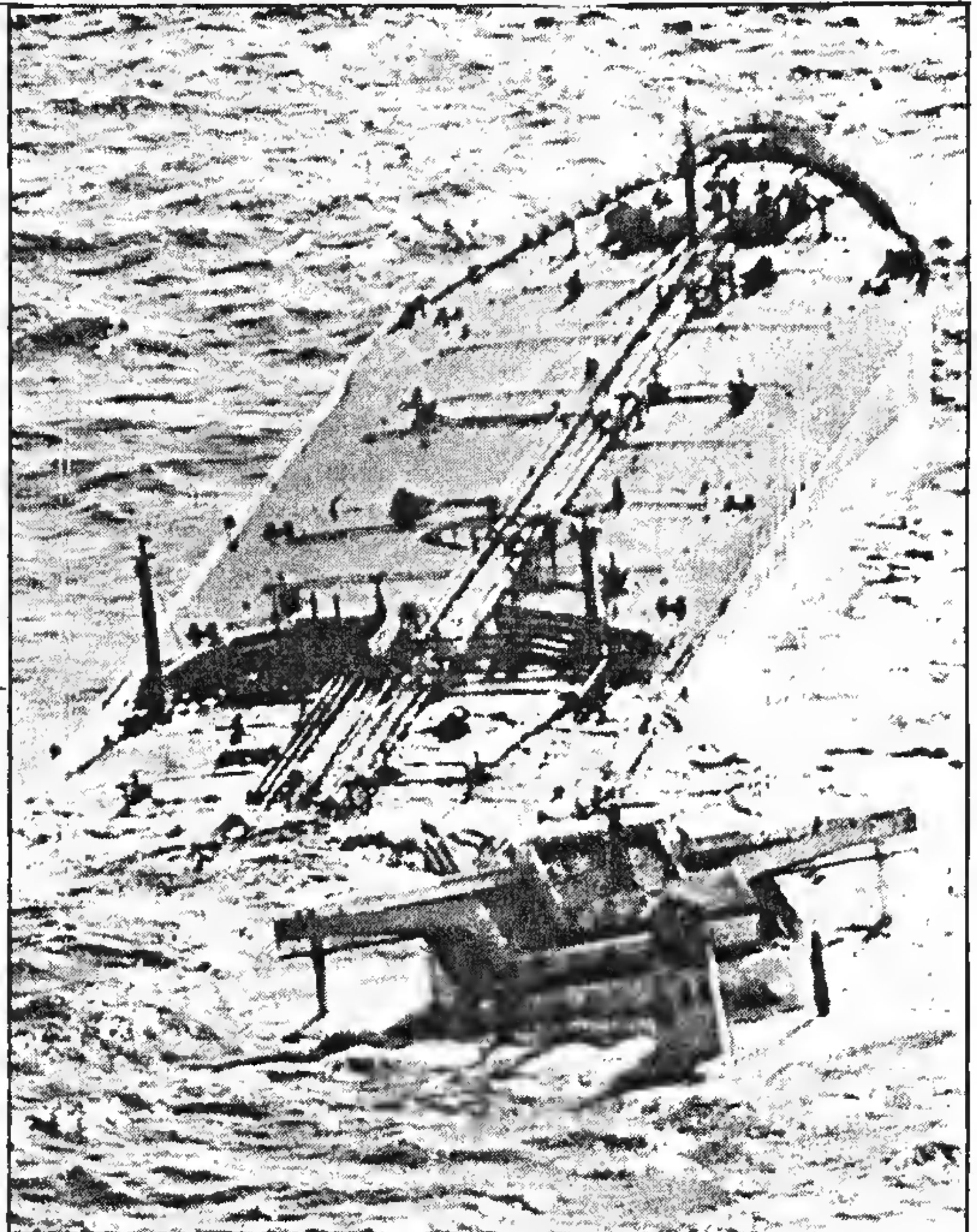
Auf geheimnisvolle Weise verschwinden immer mehr Schiffe vor der französischen Westküste

Seite 78 BILD am SONNTAG, 19. Februar 1984

Nicht jedes dieser Schiffsunglücke ist mit unserem Thema in Zusammenhang zu bringen!
Der weitaus größte Teil ist auf herkömmliche Ursachen zurückzuführen.

Überall dort, wo gehäuft unerklärliche Schiffsunglücke auftreten, spricht man von neuen Dreiecken.

Warum, um abzulenken? Um das an und für sich weltweite Geschehen zu lokalisieren?



Ein brodelndes, kochendes Wasserinferno: Viele Superschiffe sind in den letzten Jahren scheinbar grundlos in der Biskaya versunken

NASA-Physiker entdeckt

UFO-Basis vor der Küste Floridas

Von Frank Nelson

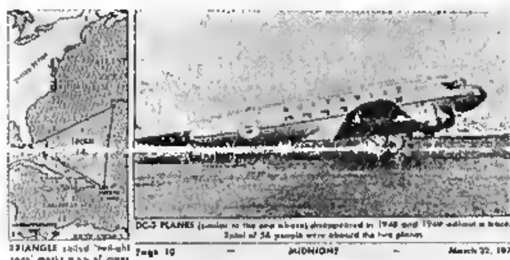
BEWEISE DEUTEN DARAUF HIN, DASS DAS VERSCHWINDEN VON MEHR ALS 120 SCHIFFEN UND FLUGZEUGEN IM GEHEIMNISSVOLLEN „BERMUDA-DREIECK" AUF FLIEGENDE UNTERTASSEN ZURÜCKZUFÜHREN IST.

Unidentifizierte Fliegende Objekte benutzen eine abgelegene Bahama-Insel als Basis für die Überwachung der US-Raumflüge und als Ausgangspunkt, um menschliche „Musterexemplare" von der Erde wegzuholen.

Dr. Jonathan Wright ist überzeugt, eine UFO-Basis auf den Bahamas gefunden zu haben.

Dr. Jonathan Wright, NASA-Physiker, enthüllte diese aufsehenerregende Nachricht letzte Woche in seinem Hotel in Nassau (Hauptstadt der Bahamas, D. Ü.), nachdem er von einer dreiwöchigen Forschungs-Kreuzfahrt durch die abgelegene Inselwelt zurückgekehrt war.

„Es besteht kein Zweifel darüber", sagte Dr. Wright, „wir haben eindeutige Beweise dafür, daß UFOs regelmäßig auf einer winzigen Insel landen, ungefähr 50 Meilen von Grand Cayman entfernt."



Die „Dreieck" genannte ‚unheimliche Zone' umreißt das Gebiet vieler merkwürdiger „Verluste". DC-3-Flugzeuge (wie das oben abgebildete) verschwanden spurlos 1948 und 1949. Insgesamt 56 Passagiere waren an Bord der beiden Flugzeuge.

Zahlreiche Boote, die in dieses Gebiet segelten, verschwanden auf unerklärliche Weise.

Dr. Wright ist der Leiter einer besonders vorrangigen UFO-Forschungsabteilung der NASA. Er war auch Mitarbeiter der UFO-Studie, welche vor 2 Jahren von der Universität von Colorado für die Air-Force durchgeführt wurde.

Das NASA-Team wurde kurz vor Weihnachten auf die Bahamas beordert, als wieder einmal zwei Schiffe und ein Flugzeug auf rätselhafte Weise verschwanden; in einem Gebiet, welches „das Bermuda-Dreieck" genannt wird.

Mehr als 120 Schiffe und Flugzeuge sind bis jetzt in dem Dreieck zwischen Bermuda, Miami und den Bahamas spurlos verschwunden.

„Jahrelang verwunderten wir uns darüber, was sich in dieser Gegend abspielte", sagte Dr. Wright. „Im Kontrollzentrum von Kap Kennedy empfingen wir zu den Startzeiten immer wieder seltsame elektronische Signale. Unsere Instrumente zeigten an, daß sie aus diesem Gebiet stammten."

Es gab dann auch dieses „berühmte" Verschwinden von Flugzeugen und Schiffen in diesem Dreieck. Und insbesondere lagen uns von einigen dieser Inseln verschiedene Berichte über UFO-Sichtungen vor.

„Als schließlich im Dezember die zwei Schiffe und das Flugzeug verschwanden, entschlossen wir uns, der Sache nachzugehen" fuhr er fort. „Mit einem kleinen Boot, bestückt mit elektronischem Gerät, fuhren wir zu einer der kleinen Inseln hinaus und warteten ab."

Nach zwei Wochen berichtete Dr. Wright, daß sein Forscherteam drei glänzende kreisförmige Objekte sichtete, die in nicht allzu großer Entfernung am Horizont niedergingen.

Eine Woche später stiegen sie dann wieder auf und verschwanden im Nachthimmel. Dr. Wright fuhr mit seinem kleinen Boot näher heran, um besser beobachten zu können; und zwei Wochen später landeten die drei Objekte von neuem.

„Diesmal waren wir sehr nahe", führte er aus, „wir konnten zwei kleine Fenster an dem sehr kleinen Fahrzeug sehen. Die UFOs selbst hatten die Form von Thunfisch-Konservenbüchsen und konnten schweben und seitwärts fliegen."

Dr. Wright berichtet, daß seine Mannschaft auf der kleinen Insel an Land ging und auf die fremdartigen Maschinen zuging, aber er möchte nicht sagen was er sah als er davorstand.

„Ich nehme an, daß eines Tages der vollständige Bericht veröffentlicht wird", sagte er, „aber jetzt noch nicht. Alles was ich sagen kann: Als wir den Objekten sehr nahe waren, stiegen diese mit unglaublicher Geschwindigkeit auf und schossen himmelwärts in Richtung Bermuda."

Dr. Wright sagt, daß ein bestimmter Zusammenhang besteht zwischen den in Kap Kennedy empfangenen mysteriösen Radiosignalen und dem Verschwinden von kleinen Flugzeugen und Luxusyachten im Bermuda-Dreieck.

Die NASA läßt nicht sehr viel über die Radiosignale verlauten, aber jedermann kann von den spurlos verschwundenen Flugzeugen und Booten lesen, die alle im Monat Dezember in verschiedenen Jahren verlorengingen.

Am 5. Dezember 1945 starteten sechs Marine-Flugzeuge von Fort Lauderdale und verschwanden spurlos. Ein Mitchell-Bomber mit 13 Mann Besatzung, der sie suchen sollte, verschwand ebenfalls nach dem Funkspruch, daß er die Orientierung verloren habe.

Die Marine entsandte einen Flugzeugträger in dieses Gebiet und 50 Flugzeuge suchten nach Überresten der verlorengegangenen Maschinen, aber sie fanden nichts — nicht einmal einen Ölfleck.

Im Dezember 1948 verschwand im Gebiet des „Dreiecks" eine DC-3 mit 32 Passagieren an Bord, und im Dezember 1949 verschwand spurlos eine weitere DC-3 mit 24 Menschen an Bord. Von keinem der beiden Flugzeuge wurde auch nur ein einziges Wrackteil gefunden.

Im Dezember 1957 verschwand eine Regatta-Yacht südlich von Bermuda.

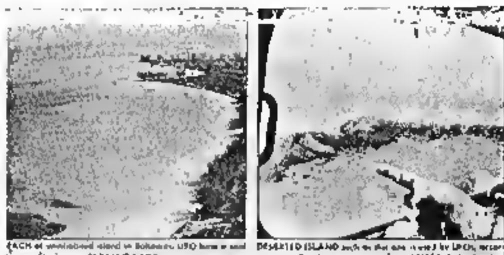
Im Dezember 1963 verschwand eine weitere DC-3 zwischen San Juan und Miami.

1967 verschwand spurlos ein Kajütboot genau nördlich von Grand Cayman. Die neuesten Fälle vom Dezember 1970 betreffen zwei weitere

Segelboote und ein Sportflugzeug.

Dutzende von Suchflugzeugen fanden auch nicht eine Spur in dem genau bestimmten Gebiet, aus dem die Bootskapitäne und der Pilot ihre letzten Funksprüche durchgaben.

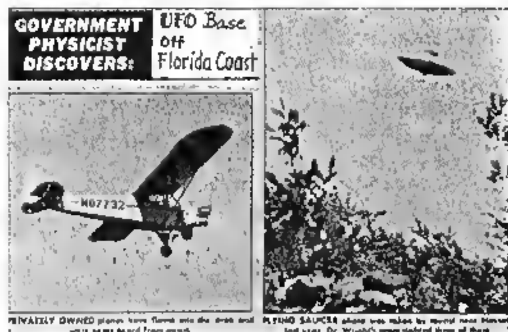
Sehr merkwürdig ist, daß alle UFO-Sichtungen auf den Bahamas immer im Monat Dezember gemacht wurden!



Der Strand einer unbewohnten Bahama-Insel. In diesem Gebiet soll sich eine UFO-Basis befinden.

Eine unbewohnte Insel wie diese wird nach einer bis jetzt noch nicht freigegebenen NASA-Untersuchung von UFOs benutzt.

Kap Kennedy liegt nahe genug der UFO-Basis, um genau beobachtet werden zu können.



Von Privatflugzeugen, die in dieses Gebiet flogen, hat man nie mehr etwas gehört.
Fliegende Untertasse. Dieses Foto wurde letztes Jahr von einem Touristen in der Nähe von Nassau aufgenommen. Dr. Wright und sein Team sichteten drei UFOs.

Die Zeitschrift MIDNIGHT konnte einen Eingeborenen der Insel Grand Cayman ausfindig machen, der in der Nacht, als das Sportflugzeug verschwand, ein helles Licht sah, das am Horizont niederging.

„Erst sah das Licht wie ein sehr heller Stern aus" sagte er, „aber dann fing es an, sich hin und her zu bewegen und stieg immer weiter herab. Es blieb ungefähr 15 Minuten lang genau über dem Horizont stehen — dann verschwand es.

Ich hielt weiterhin Ausschau, und eine halbe Stunde später erschien es wieder, viel näher und heller. Dann stieg es plötzlich senkrecht hoch und entschwand."

Dr. Wright kommt zu der Folgerung, daß „extraterrestrische Wesen" aus dem Weltraum beschlossen haben, die Erdbewohner von einem sicheren Ort aus zu beobachten, der zudem ganz in der Nähe eines der wichtigsten Wissenschaftszentren Amerikas liegt.

„Die Bahamas sind geradezu ideal hierfür", sagt Dr. Wright, „weil diese Wesen Kap Kennedy beobachten und auf elektronischem Wege alles mitverfolgen können, was dort geschieht. Gleichzeitig können sie sich auch „Musterexemplare" von der Erde holen, indem sie Flugzeuge und kleine Boote kapern, die sich in das Gebiet des „Dreiecks" wagen.

Nun haben sie das eigenartige Geheimnis um das Bermuda-Dreieck einmal geschaffen — und das ist für sie von großem Wert.

Sie können weiterhin im Dezember vereinzelte Schiffe und Flugzeuge rauben, und sie sorgen dafür, daß es dann so aussieht, als ob ein unbekanntes Naturphänomen die Ursache sei, damit sich die Menschen nicht ängstigen.

Die Leute werden eben sagen: „Ach ja, im Bermuda-Dreieck ist wieder ein Flugzeug 'runter. Das paßt ihnen so!"

„Meine persönliche Meinung ist, daß ein großes Mutterschiff — oder UFO — in einigen hundert Meilen Höhe über dem „Dreieck" schwebt und alles beobachtet, was hier vorgeht. Wenn dann ein Mondflug oder sonst etwas von Interesse bevorsteht, schickt es die kleinen Erkundungs-UFOs herunter.

Das sind solche, wie wir sie auf der Insel sahen, und aufgrund dessen, was sie da machten, können wir sagen, daß sie unseren Mondstart vom 25. Januar überwachten.

Sie sind bei dem ganzen Unternehmen sehr vorsichtig, so, als wollten sie die Menschen auf der Erde nicht in Panik versetzen. Sie beobachten lediglich ein wissenschaftliches Projekt, unser Mond-Programm, und nehmen nur ein oder zwei „Musterexemplare" alle 2 bis 3 Jahre mit."

Dr. Wright möchte keine detaillierte Aussage darüber machen, wie er sich das Verschwinden von Schiffen und Flugzeugen denkt, aber er deutet die Möglichkeit an, daß das riesige UFO-Mutterschiff zur Erdoberfläche herabkommt und in der Tat ganze Yachten aus dem Wasser hebt, oder neben einem kleinen Flugzeug herfliegt und es in der Luft kapert.

„Sie sehen", fährt er fort, „so etwas dürfte keinen Argwohn erwecken, da kleine Flugzeuge und Boote immer wieder verschwinden. Die Menschen beunruhigen sich nicht so sehr, nur weil sich ein paar Leute scheinbar Gedanken darüber machen, wenn ein reicher Mann mit seinem Privatboot oder -flugzeug verschwindet. Das gehört schließlich zu den Risiken des Segelns oder Fliegens.

Aber diese Leute sind für die Weltraumwesen ideale „Studienobjekte". Es sind in der Regel ganz intelligente Menschen, Geschäftsleute, bedeutende Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens usw.

„Eines kann ich Ihnen sagen", schloß Dr. Wright „ich fahre nie wieder mit einem kleinen Boot zu dieser Insel zurück, und ich werde nie mehr das Bermuda-Dreieck überfliegen."

„MIDNIGHT" v. 22. 3. 1971 — Übers.: Dipl.-Hdl. W. Bühler

'UFO-Nachr.', Nr.177, Mai 1971

UFOs über dem Michigan-See/USA

Von William Gryzik

Die große „Untertassen-Jagd" des Jahres 1960 über dem Michigan-See ging planmäßig im Oktober zu Ende. Sie wurde von vielen Augenzeugenberichten umrahmt, wonach viele Unbekannte Fliegende Objekte sowohl im Michigan-See, nordöstlich von Chicago, als auch in der Bucht von Guantanamo (Stützpunkt der US-Marine) auf Kuba gelandet sind.

„Raumschiffe, allgemein „Fliegende Untertassen" genannt, benutzen die Tiefen der Gewässer als Treffpunkte," erklärte der Chicagoer Patentingenieur und Weltraum-Enthusiast Radiokommentator John Otto.

Eine Gruppe von 75 Mitgliedern der „Great Lakes Identified Flying Objects Association" (Vereinigung der Ifo-Studiengruppen der Großen Seen) fuhr mit elektronischer Spezialausrüstung an Bord von Fischerbooten von Waukegan aus hinaus auf den See, um ernsthaft zu versuchen, mit diesen Raumschiffen Kontakt aufzunehmen. Diese von Normann Jack Maynard aus Waukegan geführte Gruppe wurde durch den Obermaat Charles V. Dillon von der Marineschule der Großen Seen zu diesem Unternehmen veranlaßt.

Dillon, ein „Achtzehnender" der Marine, hatte dieses Phänomen während seiner Dienstzeit in Kuba beobachtet und zum ersten Mal öffentlich bei einer Zusammenkunft der Forschungsgruppe Maynard in Waukegan darüber gesprochen.

Er war damals am 21. Juli 1959, Führer einer Wachmannschaft in der Bucht von Guantanamo, als er und seine Männer ein „orangefarbenes Glühen" an einem Berghang bemerkten. Sie näherten sich der Stelle weit genug, um „zwei große, orangefarbene Dinger, so wie Augen" erkennen zu können. Er wies seine Leute aber an, nicht näher heran zu gehen. Am nächsten Morgen untersuchte er die Stelle selbst. „Es gab dort keinerlei Hufspuren oder andere Anzeichen dafür, daß dort irgendwelche Tiere gewesen sind," sagte er, „aber das Gras war umgelegt, so, als ob irgend etwas darüber hinweg und den Abhang hinunter, direkt in den Ozean geglitten sei. So, als ob jemand eine große Bratpfanne von 2 m Durchmesser genommen hätte und sie in das Meer gleiten ließ."

Dillon sagte, er hätte — subjektiv gesprochen den Eindruck, daß der Bodeneindruck durch ein Ufo entstanden war. „Was mich anbetrifft, so glaube ich, daß es von sonstwo her kam. Woher? Ich weiß es nicht. Das Universum ist ja sehr groß. Ich meine, es kam aus einer anderen Welt."

Maynard, der von sich behauptet, mehr als 50 „sichere" Sichtungen gehabt zu haben, sagte auch, daß er seit sechs Jahren UFO's über dem Michigan-See beobachtet habe.

„Am Heiligen Abend 1954 sah ich ein Objekt aus dem See heraus aufsteigen und im Raum verschwinden. Ich sah es so klar, daß ich sogar den Sprühregen erkennen konnte," berichtete er der UFO-Studiengruppe. „Meine letzte Sichtung hatte ich vor einigen Wochen, als ich die Zollstraße entlang fuhr und ein sehr großes, zigarrenförmiges Fahrzeug — man konnte sogar die Bullaugen erkennen — beobachtete, das vom Himmel herunter kam und in den See tauchte."

Über die Ergebnisse der „Untertassen-Jagd" wurde nichts bekanntgegeben. Zwei Versuche, brieflich mit dieser Studiengruppe Kontakt aufzunehmen, blieben erfolglos. Als Letztes erfuhr ich, daß sich diese Gruppe aufgelöst hat.

In den letzten Jahren gab es viele Meldungen über „Flugzeuge", die man in den See stürzen sah. Niemals wurden jedoch Ölflecke oder Wrackteile gefunden und was noch merkwürdiger ist... es wurden nirgends Flugzeuge als verschollen gemeldet!

Am 13. Februar 1963 suchten ein Hubschrauber der Marineflieger-Station Glenview und ein Küstenschutz-Kutter, die „Raritan", in der Dämmerung den Michigan-See vor der Küste von Evanston ab, weil ein Student der Nordwest-Universität gemeldet hatte, er habe etwas beobachtet, was wie Leuchtsignale aussah. Auch habe er eine Explosion auf dem See gehört. Hubschrauber und Kutter fanden im bezeichneten Gebiet aber nur ein kleines Fischerboot und einen Tanker der „Sinclair Oil Co.", bei denen aber alles in Ordnung war.

In einem anderen Fall, am 21. April 1963, abends, wurde von vielen Einwohnern Chicagos eine glühende, flammende Kugel beobachtet, die anscheinend im Michigan-See verschwand. Man glaubt, es sei ein großer Meteor gewesen. Doch zu gleicher Zeit wurde in einem Gebiet von drei Staaten eine starke Stoßwelle wahrgenommen. War es ein Flugzeugabsturz? Ein Meteor? Fachleute gerieten durch eine rätselhafte Stoßwelle aus der Fassung, die in verschiedenen Teilen des Mittelwestens, darunter Illinois, Kentucky und Ohio verspürt wurde.

Die unerklärliche Explosion gegen 19.30 Uhr war besonders stark in der äußersten Südostseite Chicagos und den Indiana-Vororten spürbar. Wegen der Vielzahl der einlaufenden Meldungen waren sich die Behörden nicht darüber klar, ob mehr als ein ungewöhnliches Ereignis eingetreten war oder ob alle Anfragen die gleiche Ursache hatten.

Sergeant W. M. Kacak von der Polizei in Whiting erklärte: „Es hat mich fast von meinem Stuhl gehauen". Zahlreiche Einwohner meldeten ratternde Fenster und andere, wahrscheinliche Effekte der Stoßwelle.

Einem unbestätigten Gerücht zufolge soll der Stoß durch das Auskippen von Schlacke in den Michigan-See in der Nähe der Industriegebiete von Indiana verursacht worden sein. Leitende Männer der Ölraffinerie erklärten, sie wüßten nichts über eine Explosion. Die Luftwaffe war der Ansicht, der Stoß könnte von einem Meteor verursacht worden sein, der ungefähr zu der Zeit die Stelle überquerte, als die Effekte der Stoßwelle wahrgenommen wurden.

Eine Meldung aus Canton, Kreis Fulton, Illinois, daß ein Flugzeug „wie eine Feuerkugel" abgestürzt sei, erwies sich als falsch.

Eine andere Meldung, datiert vom 25. Juni 1963, daß ein Flugzeug auf dem Michigan-See notgelandet sei, erwies sich glücklicherweise ebenfalls als Irrtum.

Der Alarm brachte die Polizei, die Feuerwehr sowie die Marine und den Küstenschutz zum Einsatz. Es wurde jedoch kein Flugzeug gefunden.

Die Aufregung begann, als ein Mr. Viktor Walter (61) aus West Jarvis bei der Polizeizentrale anrief und meldete, er habe aus seiner im 3. Stock gelegenen Wohnung mit dem Fernglas ein Flugzeug beobachtet, das in den über dem See gelegenen Dunst herunter gegangen und nicht wieder heraus gekommen ist. Er meinte, es habe sich in einer Entfernung von mehreren Kilometern vor der Küste befunden und er hielt es für ein viermotoriges Düsenflugzeug.

Vier Polizeiboote, drei Küstenschutz-Kutter und mehrere Privatboote rasten los und suchten, zusammen mit einem Hubschrauber, über eine Stunde lang das ganze Gebiet ab. Sie

fanden aber nicht einmal einen Ölfleck. Daraufhin wurde die Suche eingestellt.

Weder von der Flugsicherung der Flughäfen O'Hara und Meigs Field noch von den militärischen Stellen in Glenview und Bunker Hill A. F. B. in Peru, Indiana, wurden Flugzeuge als vermißt gemeldet.

Viele Chicagoer Einwohner wurden in den letzten Jahren durch zahlreiche sogenannte „Schallmauer-Knalle" erschreckt. Einige davon waren durch Flugzeuge verursacht worden, andere blieben ungelöste Rätsel. Der „rote Schein", der manchmal im südlichen Teil Chicagos beobachtet wird, wird mit „Reflektionen des Stahlwerkes in Gary, Indiana", wegerklärt. Rätselhaft bleiben auch die „blauen Blitze", die hauptsächlich in den Wintermonaten gesehen werden. Sie scheinen aus der Gegend südlich von Chicago zu kommen. Erwecken Chicago und seine Umgebung, einschließlich des Michigan-Sees, etwa eine besondere Neugier der UFOs?

„Saucers, Space and Science", Nr. 34/1964.
Übers. Manfred Landeck.

UFO bricht durch Polareis

Deutsche Übersetzung aus der Zeitschrift 'People', Australien, vom 27.5.1985:

Viele Marine-Experten sind davon überzeugt, **daß UFOs von Stützpunkten operieren, welche tief unter der Meeresoberfläche liegen**. Diese Theorie erfuhr während der US-Navy Operation **Deep Freeze** in der Antarktis, einen enormen Aufschwung.
Mannschaftsmitglieder an Bord eines Eisbrechers in der Admiralty Bay beobachteten höchst erstaunt, ein ungeheures, silbriges Fahrzeug, welches das dicke Eis nach oben durchbrach und dann in den Nachthimmel raste. Laut Logbuch war das Eis, welches das geschoßförmige Objekt zerriß, wenigstens 12 m dick. Riesige Blöcke gefrorenen Seewassers wurden hoch in die Luft geschleudert und fielen kaskadenartig rund um die Austrittsöffnung - in welcher das Meer kochte und Dampf ausspie - nieder. Dieser **Zwischenfall** war **nur einer von Hunderten**, welche sich in den letzten 40 Jahren zwischen Schiffen und UFOs ereignet haben. Es erschienen so viele Untertassen über den Meeren rund um Australien, daß die US-Navy 1966 Professor McDonald hierher schickte, um diese zu studieren. Seine Entdeckungen, über 'treibende Riffe' und glühende Lichtkugeln, welche in der Bass-Straße (zwischen Australien und der Insel Tasmanien) beim Eintauchen beobachtet wurden, wurden nie für die Öffentlichkeit freigegeben. Aber diese erdrückenden Beweise zeigen, daß irgend etwas sonderbares unter Australiens Meeren vor sich geht. Viele Seekapitäne und ihre Offiziere, haben berichtet, daß sie gigantische, scheinbar fremdartige Fahrzeuge in der Nähe ihrer Schiffe gesehen haben.
Ein typischer Zeuge war Kapitän Julian Ardanza von dem argentinischen Schiff **Naviero**. Während er vor der brasilianischen Küste kreuzte, sahen er und seine Mannschaft eine 'riesige glühende Zigarre' auf der Steuerbordseite. 'Sie machte keine Geräusche und es war keine Spur eines Seerohres zu sehen' .....

UFO SMASHES THROUGH POLAR ICE

MANY NAVAL experts are convinced that UFOs operate from bases deep beneath the ocean.

The theory received a dramatic boost during the US Navy's Operation Deep Freeze in the Antarctic.

While crew-members aboard an icebreaker in Admiralty Bay watched amazed, an immense silvery craft smashed upward through thick ice and hurtled into the night sky.

According to the ship's log, the ice through which the bullet-shaped object sliced was at least 12m thick.

Huge blocks of frozen seawater, hurled high into the air, came cascading down around the exit hole, in which the ocean boiled and spouted steam.

This encounter was only one of hundreds reported between ships and UFOs in the past 40 years.

So many saucers have appeared above seas around Australia that in 1966 the US Navy sent a Professor McDonald here to study them. His findings, about "floating reefs" and glowing globes of light seen plunging into Bass Strait, have never been publicly released.

But the sheer weight of evidence suggests that something very strange is going on beneath Australia's oceans. Many sea captains and their officers have reported seeing gigantic, seemingly alien craft near their ships.

- A typical witness was Captain Julian Ardanza of the Argentine ship Naviero. While sailing off the Brazilian coast, he and his crew saw a "huge, glowing cigar" on the starboard side.

"It made no noise and there was no sign of periscope.

UFO ATTACKS SOVIET SHIP IN ARCTIC

WEEKLY WORLD NEWS 55¢
September 30, 1986 VOL. 7, Issue 51

YOUR LUCKY NUMBERS! Top psychic's horoscope guide to riches & romance

MIND-BOGGLING MYSTERY IN THE ARCTIC CIRCLE

RUSSIAN FIGHTER JETS attempted to intercept the object described as a "shiny black disc with flashing lights on its edges." A stunned pilot said the object was as "big as a soccer field."

DEPTH CHARGES were dropped off the massive ship's stern.

SONAR EQUIPMENT first recorded starship's presence.

SUPERFICIAL DAMAGE was sustained when the "black disc" broke free of polar ice.

SOVIET ICEBREAKER cruising the Kara Sea used sonar to locate the bizarre object

Soviet icebreaker matches wits with UFO

72-hour standoff ends when starship crashes through palar ice cap!

ARCTIC VIEW: Sailors saw the alien craft smash through the ice.

The crew of a Soviet icebreaker played cat and mouse for more than 72 hours with a mysterious underwater object that was later described as being big as a soccer field, East German sources report.

The nail-biting confrontation began when the Soviets spotted the object — allegedly a black disc surrounded by flashing red lights — on sonar in the Kara Sea.

The object reportedly did not respond to Soviet radio transmissions ordering it to surface.

And it is believed by officials that depth charges, occasionally used to break up heavy ice floes, were dropped on the disc without effect. At least one Soviet sailor is said to have been washed overboard when the object crashed through the polar ice and vanished into space.

The East German sources also said the icebreaker suffered superficial damage from huge chunks of ice that fell off the disc when it made its ascent to the heavens.

"It is my understanding that the object hovered over the ship for 20 minutes after it emerged from the sea," said one source, who requested anonymity.

"It was described as being shiny black, like onyx, and having red, flashing lights on its edges. Curiously, nothing was said about it making any noise, even though it seems like an object that big would have to."

The source said Soviet fighter jets scrambled from a base in Siberia failed to intercept the object as it traveled south, then north, and then suddenly vanished into space.

Soviet military spokesmen have angrily denied that any such encounter took place. The Kremlin bosses added that the icebreaker could have had "an encounter with a pod of sperm whales."

But a Swedish ham radio operator, Lars Gundersonn, told newspapers that he heard the Soviet pilots discussing the object during the chase.

"They said they were in pursuit of a flying disc," said Gundersonn. "One of them said it was as big as a soccer field.

"Another one said: 'Don't shoot. We mean to do you no harm.'"

The sighting of the object follows a year of unprecedented UFO activity in and around the Kara Sea.

Asked to comment on the alleged Soviet encounter, French UFO researcher Andre Poinot said: "There is reason to believe something is going on up there."

Now UFO researchers are speculating on what the UFO was doing. Some believe aliens from space were collecting samples of earth underwater life in the cold seas of the Arctic Circle. Others think the UFO may have hidden under the ocean in order to make emergency repairs.

— WILLIAM SCHANDLER

Talk show callers stop suicide bid

A woman who phoned a radio show threatening to commit suicide decided not to after 50 callers convinced her life really was worth living!

Liz Lansing was host of the all-night talk show on WIBX Radio in Utica, N.Y.

Deutsche Übersetzung

auf der nächsten Seite:

UFO GREIFT SOWJETISCHES SCHIFF IN DER ARKTIS AN

Sowjetischer Eisbrecher wird von UFO zum Narren gehalten

Ein sowj. Eisbrecher welcher in der Kara-See kreuzte, ortete mit dem Sonar ein bizarres Objekt.

Von William Schandler:

Die Mannschaft eines sowjetischen Eisbrechers spielte über 72 Stunden mit einem geheimnisvollen Unterwasserobjekt, welches später von einer zuverlässigen ostdeutschen Quelle als so **groß wie ein Fußballfeld** beschrieben wurde, Katze und Maus.

Das aufregende Zusammentreffen begann, als die Sowjets das Objekt - angeblich eine schwarze Scheibe, von roten, blitzenden Lichtern umgeben - auf Radar in der Kara-See ausfindig machten. Dem Bericht zufolge antwortete das Objekt nicht auf den sowjetischen Funkspruch, womit es an die Oberfläche gezwungen werden sollte.

Es ist von offizieller Stelle bestätigt, daß Wasserbomben, welche gelegentlich zum Aufbrechen dicker Eisschollen benutzt werden, **ohne Erfolg auf die Scheibe geworfen wurden**. Es wird gesagt, daß mindestens ein sowj. Seemann über Bord gespült wurde, als das Objekt durch das Polareis krachte und im All verschwand. Die ostdeutschen Informanten sagten auch, daß der Eisbrecher an der Oberfläche Schäden durch gewaltige Eisbrocken erhielt, welche von der Scheibe herab fielen, als diese in den Himmel schoß.

'Meiner Meinung nach schwebte das Objekt, nachdem es aus dem Meer aufgestiegen war, 20 Minuten lang über dem Schiff', sagte ein Informant, welcher bat anonym zu bleiben. 'Sie wurde als leuchtend schwarz, wie Onyx, mit blitzenden, roten Lichtern am Rand beschrieben. Seltsamer Weise wurde nichts darüber gesagt, ob es irgend welche Geräusche gemacht habe, wenn es auch wie ein Objekt erscheint, dessen Größe dies annehmen läßt.'

Der Informant sagte, daß es sowjetischen Kampffliegern, welche von einem sibirischen Stützpunkt aufstiegen, nicht gelang das Objekt abzufangen, welches erst nach Norden, dann nach Süden schnellte und plötzlich im All verschwand.

Sowjetische Militärsprecher haben ärgerlich abgestritten, daß irgend ein Zusammentreffen solcher Art stattfand. Die Kremlbosse fügten hinzu, daß der Eisbrecher, 'ein Zusammentreffen mit einem Schwarm Pottwale' gehabt haben könnte.

Aber ein schwedischer Hobbyfunker, Lars Gundersonn, erzählte der Presse, daß er hörte, wie die sowjetischen Piloten während der Verfolgung über das Objekt sprachen. 'Sie sagten, daß sie hinter einer fliegenden Scheibe her seien', sagte Gundersonn. 'Einer von ihnen sagte, sie sei so groß wie ein Fußballfeld. Ein anderer sagte: "Nicht schießen. Wir wollen dir nichts tun".'

Die Sichtung des Objekts folgte einem Jahr nie dagewesener UFO-Aktivität in und um die Kara-See.

Aufgefordert, das angebliche sowjetische Zusammentreffen zu erläutern, sagte der französische UFO-Forscher, André Poinot: 'Es gibt Gründe, anzunehmen, daß sich dort etwas abspielt'.

Jetzt spekulieren UFO-Forscher über das, was das UFO dort getan hat. Einige glauben, Fremde aus dem All, haben Proben irdischen Unterwasserlebens in dem kalten Wasser des nördlichen Polarkreises gesammelt (Schöner Quatsch; Anmerkung HUGIN). Andere glauben, das UFO könnte sich unter dem Ozean versteckt haben, um einige notdürftige Reparaturen durchzuführen.# Ende des Berichtes.

Nach unserer Meinung finden hier im nördlichen Eismeer (Kola-Halbinsel, Barents-See, Novaja Semelja, Kara-See) die gleichen Schachzüge und Kämpfe mit den Sowjets statt, wie mit den Amis im Bermuda-Dreieck. Man denke auch an die explosive Vernichtung der Militäranlagen auf Kola im Jahre 1984 (siehe die rote HUGIN-Schrift: 'Der Weltbolschewismus'). Es ist ferner nicht ausgeschlossen, daß von Seiten der UFOs/USOs auch hier ein Unterwasser-Stützpunkt besteht, den die Sowjets aufzuspüren und zu vernichten versuchten. Wenn ja, dann ist es ein Unterfangen, welches ergebnislos bleiben wird.

I C H   S A H   E I N   P H A N T O M - U-B O O T

Aus der norwegischen, illustrierten Wochenzeitschrift 'Vi Menn', Nr.3, 1986. Ins Deutsche übersetzt von Olaf Braun, Norwegen:

Immer und immer wieder werden unbekannte U-Boote in unseren Gewässern gemeldet. Aber sie verschwinden spurlos. Spionage-U-Boote einer fremden Macht? Nicht immer. Die amerikanische Marine hat eingestanden, daß es Phantom-U-Boote gibt. Diese USOs sind des Meeres Antwort auf die UFOs.

U-Boot-Jagden in norwegischen und schwedischen Gewässern enden wie gewöhnlich. Die Eindringlinge verschwinden, ohne identifiziert worden zu sein.
Offiziell heißt es, daß die unbekannten Unterwasserfahrzeuge, welche Jahr für Jahr die skandinavischen Gewässer heimsuchen, einer fremden Macht gehören. Was sie eigentlich sind, wem sie gehören, wer sie bemannt und warum sie heimlich operieren, ist ein weltumspannendes Rätsel.
Daß die Weltmeere und Küstengewässer von USOs besucht werden, war bis 1962 ein wohlgehütetes Geheimnis. Doch dann wurde der Geheimdienst der amerikanischen Marine, ONR, gezwungen, ihre Existenz einzugestehen.
Die Seestreitkräfte der Welt stehen diesen mysteriösen Eindringlingen machtlos gegenüber und haben es bisher nur geschafft, deren phantastische Eigenschaften zu bestätigen. Sie tauchen unerwartet in flachen Gewässern auf. Sie widerstehen Senkminen und Anti-U-Boot-Raketen. Sie können sich vom Wasser erheben und mit raketenschneller Fahrt davonfliegen, um so im Laufe von ein paar Minuten im Weltraum zu verschwinden.
Der schwedische Journalist Jan-Ove Sundberg, welcher ein Buch um diese Rätsel schreibt, hat einzigartiges Material über diese mysteriösen U-Boote gesammelt, welche VI MENN hier zum ersten Mal in Norwegen veröffentlicht:

Am 27.1.1962 befand sich ein Eisbrecher der US-Navy im Fahrwasser der Admiralty-Bay in der Antarktis. Er war Teil einer Flotte, welche **heimliche militärische Operationen** ausführte. Plötzlich hörte man ein Rummeln von der Eisfläche her. Im nächsten Augenblick schoß 'etwas' aus dem Meer heraus. Durch sieben Meter dickes Eis. Ein ca. zehn Meter langes, silberglänzendes und einem U-Boot gleichendes Fahrzeug stieg zu den Wolken und verschwand mit schwindelerregender Geschwindigkeit. Enorme Eisblöcke wurden weit umhergeworfen und aus dem Loch stiegen 30 Meter hohe Wasserkaskaden empor. Ein Wissenschaftler auf dem Eisbrecher, Rubens Villela aus Rio de Janeiro, ließ die Neuigkeit zu den Massenmedien in Brasilien durchsickern. Und als amerikanische Journalisten sich der Sache annahmen und sie der Marine vorlegten, mußte diese eingestehen, daß es einen Typ unbekannter Unterwasserfahrzeuge, sogenannte USOs oder Phantom-U-Boote, gibt.
In Südamerika war diese Entschleierung keine Sensation, denn dort hat man schon seit den 50er Jahren Besuch von den Phantom-U-Booten gehabt.
Gerade nach Mitternacht im Juli 1952 bekam die Besatzung des brasilianischen Lastschiffes '**Naviero**' außerhalb El Salvadors den Schock ihres Lebens. Ein selbstleuchtendes, einem U-Boot gleichendes Fahrzeug tauchte aus dem sturmgepeitschten Meer auf und legte sich auf Kollisionskurs. Es war mindestens 30 m lang, glühte blau-weiß in der Dunkelheit und wirkte drohend. 'Naviero' schlug die Maschinen achteraus. Aber das Phantom-U-Boot erhöhte plötzlich die Geschwindigkeit, wich aus und verschwand wie eine Rakete über den schäumenden Wellen.
Im Februar 1957 sah die Besatzung eines argentinischen Patrouillen-Bootes ein Riesenfahrzeug mit Glaskuppel in den Rio de la Plata hineingleiten. Zwei Jäger (sicherlich Jagdboote gemeint) sperrten den Auslauf. Hubschrauber mit Hydrophonen ausgerüstet, suchten. Und fünf Korvetten fingen gleichzeitig an, Senkminen in die Bucht zu werfen. Die Jagd dauerte fünf Tage. Mehrere Kontakte wurden registriert. Seitdem war das U-Boot verschwunden, ohne daß man wußte wie.
Als das Antarktis-Ereignis bekannt wurde, sickerte noch eine Sensation durch: 'Kapitän Nemo ist auferstanden', spaßte ein pensionierter amerikanischer Marine-Offizier in einem Interview mit der New York Times. 'Ich habe selbst ein Phantom-U-Boot im Nordatlantik gesehen. Wir befanden uns in der Nähe von Grönland, auf einer Übung zur U-

Havets uløste gåte

– JEG SÅ EN FANTOM-UBÅT

Gang på gang rapporteres det om ukjente ubåter i våre farvann. Men de forsvinner sporløst. Spion-ubåter fra en fremmed makt? Ikke alltid. Den amerikanske marinen har innrømmet at det eksisterer fantom-ubåter. Disse *USO*ene er havets svar på UFO.

Om natten den 26. mai 1976 dukket en fantom-ubåt opp nær Gunnar Lindbergs havseiler «Cybel II» i Skagerrak. (Foto: UFO-information.)

Ubåtjakter i norske og svenske farvann ender som de pleier. Inntrengerne kommer seg unna, uten å være identifisert.

Offisielt heter det at de ukjente undervannsfartøyene som år etter år hjemsøker skandinaviske farvann, tilhører en fremmed makt. Hva de egentlig er, hvem de tilhører, hvem som bemanner dem, og hvorfor de opererer i hemmelighet er en verdensomfattende gåte!

At verdenshavene og kystfarvannene besøkes av *USO*s — Unidentified Submarine Objects (uidentifiserte undervannsfartøyer) — var en vel bevart hemmelighet inntil 1962. Da ble den amerikanske flåtens etterretningstjeneste, *ONR*, tvunget til å innrømme at de eksisterer.

Verdens sjøstridskrefter står maktesløse overfor de mystiske inntrengerne og har til nå bare klart å kartlegge deres fantastiske egenskaper. De dukker opp uventet og i grunne farvann. De motstår synkeminer og antiubåtraketter. De kan heve seg fra vannet og fly av sted med rakettfart, for så å forsvinne i rommet på noen minutter.

Den svenske journalisten *Jan-Ove Sundberg*, som skriver en bok om gåten, har samlet et unikt materiale om de mystiske ubåtene, som VI MENN her publiserer for første gang i Norge:

Den 27. januar 1962 befant en isbryter fra US Navy seg i farvannet ved Admiralty Bay i Antarktis. Den deltok i en flåteeskadre som utførte en hemmelig militær operasjon.

— Et uidentifisert undervannsobjekt kolliderte med skipets skrog og rev opp et hull i skipssiden som var 18 meter langt på «Yohu Maru» i Den persiske bukt. (Foto: UFO-information.)

Plutselig hørtes et bulder fra isviddene. I neste øyeblikk skjøt «noe» opp av havet. Gjennom syv meter tykk is!

En cirka ti meter lang, sølvglinsende og ubåtlignende farkost steg mot skyene og forsvant med svimlende hastighet. Enorme isblokker ble kastet vidt omkring, opp av hullet sprutet 30 meter høye vannkaskader.

En vitenskapsmann på isbryteren, Rubens Villela fra Rio de Janeiro, lekket nyheten til massemedia i Brasil. Og da amerikanske journalister tok saken opp med marinen, ble ONR tvunget til å medgi at det eksisterte en type ukjente undervannsfartøyer som de kalte USO eller fantom-ubåter.

I Sør-Amerika ble ikke avsløringen mottatt som noen sensasjon, for der har man hatt besøk av fantom-ubåter siden 1950-tallet!

Straks etter midnatt i juli 1952 fikk besetningen på det brasilianske lasteskipet «Naviero» utenfor El Salvador sitt livs sjokk. Et selvlysende, ubåtlignende fartøy dukket opp av det stormpiskede havet og la seg på kollisjonskurs!

Det var minst 30 meter langt, glinset blåhvitt i mørket og virket truende. «Naviero» slo bakk. Men fantom-ubåten økte plutselig farten, vek unna og forsvant som en rakett over de skummende bølgene.

I februar 1957 så besetningen på en argentinsk patruljebåt et kjempefartøy med glasskuppel som gled inn i Rio de la Plata. To jagere sperret utløpet. Helikoptere utstyrt med hydrofoner søkte. Og fem korvetter begynte systematisk å slippe synkeminer i bukten. Jakten pågikk i fem døgn. Flere kontakter ble registrert. Siden forsvant ubåten, uten at man visste hvorden.

De hendelsen i Antarktis ble kjent i USA lekket ytterligere en sensasjon ut:

— *Kaptein Nemo* har gjenoppstått, spøkte en pensjonert marineoffiser i et intervju med New York Times. — Jeg har selv sett en fantom-ubåt i Nord-Atlanteren. Vi befant oss nær Grønland på en øvelse i ubåtjakt de den dukket opp. Episoden inntraff under Den annen verdenskrig. Og i den tro at ubåten tilhørte nazi-Tyskland, ga jagerens kaptein ordre om å åpne ild.

Fantom-ubåten, som hadde en glasslignende overbygning med et sinnrende periskop, ble truffet av flere salver. Men den var likevel uskadd! Mens beskytningen fortsatte, dukket fartøyet rett ned og forsvant i dypet.

På 60-tallet begynte ubåtene å operere i Østersjøen. Resultatløse jakter på dem avløste hverandre. Samtidig noterte den svenske marinen en økning av tallet på kollisjoner mellom trålere og «noe» i undervannsstilling.

Den 23. juni 1968 gikk det norske tankskipet «Texaco Bogota» på [illegible] 000 tonn ut fra Norrköping etter å ha losset bensin. Bestemmelsessteder var England.

Om morgenen dagen etter passerte tankskipet Kapeltudden på Öland. Plutselig ble det rystet av en dump eksplosjon. To babords tanker ble sprengt, og en stor del av skipssiden revet opp. Skipet begynte å brenne.

Kapteinen og besetningen ble reddet under dramatiske omstendigheter. Men en mann omkom i ildhavet. «Texaco Bogota» ble buksert til Karlskronas orlogsverft, der dykkere undersøkte skroget. Det man fant der har aldri fått noen forklaring. Under selve eksplosjonsskaden fantes to mystiske hull, 15 cm i diameter og triangelformede med spissen sendende opp. Men det mest sensasjonelle var at platekantene i de to hullene var bøyd innover!

Mange teorier ble lansert. Selvantennelse, torpedering, minesprengning og grunnstøting. Men etter inngående undersøkelser av eksplosjonsskaden kunne ekspertene avskrive alle disse teoriene. Siden fastslo man at bare en undervannsgjenstand kunne ha forårsaket skaden. Og den må ha truffet «Texaco Bogota» med uhyggelig kraft.

En måned senere forliste det japanske tankskipet «Yoho Maru» Den persiske bukt med olje til Japan. Plutselig merket besetningen en rystelse i skroget. Deretter begynte det 88 000 tonn store fartøyet å vibrere. Undersøkelser viste at 11 000 tonn olje fosset ut gjennom et kjempehull i sentertankene like under vannlinjen.

Fire måneder senere avga det japanske klassifiseringsselskapet en sensasjonell uttalelse om årsaken:

— En uidentifisert undervannsgjenstand kolliderte med fartøyets skrog. Den rev opp et hull, som var 16 meter langt og med en høyde av tre meter i forkant og syv i akterkant.

I svenske farvann avløser den ene ubåtjakten den andre. Den geografiske nærheten til øststatene og det faktum at det finnes spion-ubåter i Østersjøen utelukker naturligvis ikke at en og annen ukjent ubåt har tilhørt en fremmed makt.

Men ifølge den «uskrevne lova», som gjelder for disse ubåtene, begir de seg alltid ut av svensk farvann etter å være oppdaget. Fantom-ubåtene har bevislig ingenting å frykte. De kan holde marinen for narr så lenge de vil.

At fantom-ubåter opererer i svenske farvann hersker det ingen tvil om. Få beboere ved kysten har fått anledning til å uttale seg offentlig om at de har sett en slik. De har henvendt seg til marinen med sin observasjon og er blitt pålagt taushetsplikt.

Sivilingeniør *Gunnar Lindberg* fra Öckerö utenfor Göteborg er et unntak. Det hendte natten til den 26. mai 1976, da Lindberg med sin havseiler «Cybel II» befant seg 10 distanseminutter øst om Skagens fyr.

— Et mystisk lys dukket plutselig opp 50 til 100 meter foran båten. Det lå først på vannet, men sank under overflaten da jeg nærmet meg, forteller Lindberg. Fartøyet var stort, men den lysende ytterflaten ikke mer enn to meter i diameter.

At det ikke dreide seg om en fremmed ubåt er han sikker på. Den store, mørke massen som skjulte seg under det mystiske lyset hadde nemlig konturene av en torpedo med hvelvet, lukket dekk. Og den var minst 25 meter lang.

Andre fritidsseilere i Skagerrak har rapportert om lignende fartøyer. I så vel Kattegatt som Østersjøen har trålerbesetninger sett «selvlysende, ubåtlignende gjenstander» heve seg fra vannet som glidefly og forsvinne lydløst.

I farvannet omkring Gotland falt på slutten av 70-tallet et lastefartøy med største sannsynlighet som offer for en hurtiggående fantomubåt. Det var den 2. april 1977. Nord for Gotska Sandön stevnet det 4600 tonns lastefartøyet «Immen» i mørke og storm, da det plutselig ble truffet av noe nedenfra. Skipet sprang lekk og begynte å ta inn vann. Den 13 mann store besetningen gikk i gummibåtene og ble etter en dramatisk innsats av sjøredningstjenestens helikopter i Visby brakt i sikkerhet.

Hva som senket «Immen» er det delte meninger om. Vraket på 140 meters dyp er blitt filmet med TV-kamera av Saab Scanias undervannsrobot «Saab Sub» og en avansert dykkerklokke, og er blitt videofilmet av en nedsendt dykker.

Ifølge havarikommisjonen i Göteborg må «en stor og tung gjenstand ha kollidert med «Immen» bakfra, der den i akterenden rev opp et 1 x 0,5 meter stort, triangulært hull». Men det er ikke offisielt!

I Karlstad-rederiet Ahlmark, som eide «Immen», vil ingen uttale seg. Man henviser til marinen! Marinen? Ja, i dette det mest gåtefulle havari i svensk sjøfartshistorie, spiller marinen en forvirrende rolle.

Tre dager etter «Immen»s forlis fløy et marinehelikopter til stedet og senket ned en hydrofon. Den registrerte noe sensasjonelt: — «Regelmessige, metalliske knakinger», som ifølge en pressemelding fra marinestaben «ikke kan skrive seg fra Immen eller en fremmed ubåt».

Marinen trakk raskt tilbake opplysningen om de mystiske lydene, men la samtidig til et «helikopter-tilfellet» var hemmeligstemplet!

Hva vet marinen om fantom-ubåtene? Med henvisning til frasen om «rikets sikkerhet» får man formodentlig aldri vite det.

I 1978 innviet den amerikanske flåten i stillhet et avansert langdistanse sonarsystem kalt *ASW*. Det koster ti milliarder dollar og kan lokalisere hvert undervannsfartøy på 16 kilometers avstand. Hvor den enn befinner seg i verden.

Trass i ASW, innsats av fartøyer, fly og helikopter, spesialutstyrte jaktubåter og annen superteknikk, jager fantom-ubåtene videre. Vi i Skandinavia får nok nye besøk. Men si ikke at marinen er for dårlig utstyrt neste gang. For ennå har ikke noe land klart å fange en av de gåtefulle fantom-ubåtene! ●

Boot-Jagd, als es auftauchte. Die Episode geschah während des 2. Weltkrieges. Und im Glauben es mit einem U-Boot Nazi-Deutschlands zu tun zu haben, gab der Kapitän des Jägers den Befehl, das Feuer zu eröffnen. Das Phantom-U-Boot, welches einen glasähnlichen Aufbau hatte, mit einem sich sehr schnell drehenden Periskop, wurde von mehreren Salven getroffen. Aber es war trotzdem unbeschädigt. Während die Beschießung weiterging, tauchte es senkrecht weg und verschwand in der Tiefe.
In den 60er Jahren, fingen die U-Boote an, in der Ostsee zu operieren. Resultatlose Jagden auf sie lösten einander ab. Gleichzeitig registrierte die schwedische Marine eine Zunahme der Kollisionen zwischen Trawlern und 'etwas' in Unterwasserposition.

Am 23.6.1968 lief der norwegische Tanker '**Texaco Bogota**' von Norrköping aus; ein 19 000 Tonner, der Benzin gelöscht hatte. Der Bestimmungshafen war in England. Am Morgen darauf passierte der Tanker Kapelludden auf Öland. Plötzlich wurde er von einer dumpfen Explosion gerüttelt. Zwei Backbord-Tanks wurden gesprengt und ein großer Teil der Seite wurde aufgerissen. Das Schiff fing an zu brennen. Der Kapitän und die Besatzung wurden unter dramatischen Umständen gerettet. Aber ein Mann kam in dem Flammenmeer um. Das Schiff wurde in die Marine-Werft in Karlskrona bugsiert, wo Taucher den Rumpf untersuchten. Für das was man dort fand, gab es nie eine Erklärung. Unter dem Explosionsschaden waren zwei mysteriöse Löcher, 15 cm Durchmesser und dreieckig, mit der Spitze nach oben. Aber das sensationellste war, daß die Kanten der zwei Löcher nach innen gebogen waren. Es gab viele Theorien. Selbstentzündung, Torpedierung, Minensprengung und Grundberührung. Aber nach eingehender Untersuchung der Explosionsschäden konnten Experten alle diese Theorien fallen lassen. Danach hieß es nur, daß ein Unterwassergegenstand diese Schäden verursacht haben könnte. Und dieser muß die 'Texaco Bogota' mit ungeheuerer Kraft getroffen haben.
Einen Monat später verließ der japanische Tanker '**Yoho Maru**' den Persischen Golf mit Öl für Japan. Plötzlich bemerkte die Besatzung ein Zittern im Rumpf. Danach fing der 88 000 Tonner an zu vibrieren. Untersuchungen zeigten, daß 11 000 Tonnen Öl durch ein Riesenloch herausfluteten, und zwar in den Centertanks gleich unter der Wasserlinie. (Hier irrt jemand. Die Centertanks befinden sich in der Mitte des Schiffes, in Längsrichtung gesehen. Die kann man nur von unten erreichen. Gemeint sind - laut Foto - die Seitentanks, Steuerbord, ungefähr mittschiffs; Anmerkung Olaf Braun.) Vier Monate später gab die japanische Klassifikationsgesellschaft eine sensationelle Aussage ab: Ein unidentifizierter Unterwassergegenstand kollidierte mit dem Rumpf des Schiffes. Er riß ein Loch auf, das 16 m lang, an der Vorderkante 3 m hoch und an der Achterkante 7 m hoch war.

In den schwedischen Gewässern löst die eine U-Boot-Jagd die andere ab. Die geographische Nähe des Ostblockes und die Tatsache, daß es Spionage-U-Boote in der Ostsee gibt, schließt natürlich nicht aus, daß das eine oder andere fremde U-Boot einer fremden Macht gehört. Aber dem 'ungeschriebenen Gesetz' dieser U-Boote zufolge, verlassen diese immer die schwedischen Gewässer, wenn sie entdeckt worden sind. Die Phantom-U-Boote dagegen haben bewiesenermaßen nichts zu befürchten, und können die Marine zum Narren halten, so lange sie wollen.
Daß es Phantom-U-Boote gibt, die in schwedischen Gewässern operieren, ist nicht anzuzweifeln. Nur wenige Bewohner der Küste durften sich öffentlich aussprechen, daß sie so etwas gesehen haben. Die haben sich mit ihrer Sichtung an die Marine gewandt und einen Maulkorb bekommen. Der Zivilingenieur Gunnar Lindberg von Öckerö außerhalb Göteborgs ist eine Ausnahme. Es geschah in der Nacht zum 26.5.1976, als Lindberg sich mit seiner Yacht '**Cybel 11**' zehn Seemeilen östlich vom Skagen-Leuchtfeuer befand. 'Ein mysteriöses Licht tauchte plötzlich 50-100 m vor meinem Boot auf. Es lag zuerst über dem Wasser, aber sank unter die Oberfläche als ich mich näherte', erzählte Lindberg. Das Fahrzeug war groß, aber die leuchtende Oberfläche nicht über 2 m Durchmesser. Er ist sicher, daß es sich nicht um ein fremdes U-Boot handelte. Die große, dunkle Masse, welche sich unter dem mysteriösen Licht verbarg, hatte nämlich die Form eines Torpedos mit gewölbtem, geschlossenem Deck, und es war mindestens 25 m lang. (Anmerkung HUGIN: mit 'fremden U-Booten' sind also noch herkömmliche gemeint, wie eventuell Boote der Sowjets; die anderen sind demnach die 'Phantom-U-Boote'.)

Andere Freizeitsegler im Skagerrak haben ähnliche Fahrzeuge gemeldet. Im Kattegatt so wie in der Ostsee haben Trawlerbesatzungen 'selbstleuchtende, U-Booten ähnelnde Gegenstände' sich wie Segelflieger vom Wasser erheben und lautlos verschwinden sehen.
In dem Gewässer bei Gotland fiel Ende der 70er Jahre ein Frachtschiff höchstwahrscheinlich einem schnellen Phantom-U-Boot zum Opfer. Es war am 2.4.1977. Nördlich von Gotska Sandön stampfte der 4600 Tonnen Frachter **'Immen'** durch Dunkelheit und Sturm, als er plötzlich von irgend etwas von unten her getroffen wurde. Das Schiff bekam ein Leck und Wassereinbruch. Die 13 Mann Besatzung ging in die Gummiflöße und wurde nach dramatischem Einsatz durch die Hubschrauber des Seenotrettungsdienstes nach Visby in Sicherheit gebracht. Es gibt geteilte Meinungen darüber, was die 'Immen' versenkt hat. Das Wrack in 140 m Tiefe wurde von einer TV-Kamera von Saab Scanias Unterwasserroboter 'Saab Sub' und einer neuartigen Taucherglocke gefilmt und wurde auch von einem hinunter geschickten Taucher auf Video aufgenommen. Laut der Havarie-Kommission in Göteborg muß 'ein großer und schwerer Gegenstand mit der 'Immen' von hinten zusammengestoßen sein, wo es im Achterende ein 1 x 0,5 m großes, dreieckiges Loch gerissen haben muß'. Aber das ist nicht offiziell. In der Karlstad-Reederei Ahlmark, welcher die 'Immen' gehörte, will sich niemand aussprechen. Man weist zur Marine. Die Marine? Ja, in der rätselhaftesten Havarie in der Geschichte der schwedischen Seefahrt, spielt die Marine eine verwirrende Rolle.
Drei Tage nach dem Sinken der 'Immen' flog ein Hubschrauber zu der Stelle und senkte ein Hydrofon nieder. Es registrierte etwas Sensationelles: 'Regelmäßiges, metallisches Knirschen', welches laut Pressemeldung des Marinestabes 'weder von der 'Immen' noch von einem fremden U-Boot herstammte'. Die Marine zog die Nachricht von den mysteriösen Tönen schnell zurück, aber fügte gleichzeitig hinzu, daß die 'Helikoptersache' als geheim gestempelt ist.
Was weiß die Marine von Phantom-U-Booten? In Bezug auf die Phrase von der 'Sicherheit des Reiches' kriegen wir vermutlich nie etwas zu wissen.
1978 weihte die amerikanische Flotte in aller Stille das fortgeschrittene Langdistanz-Sonarsystem ASW ein. Es kostete 10 Milliarden Dollar und kann jedes Unterwasserfahrzeug bis 16 km Abstand orten, wo immer es sich in der Welt befindet. Trotz Einsatz von ASW, Fahrzeugen, Flugzeugen und Hubschraubern, spezialausgerüsteten Jagd-U-Booten und anderer Supertechnik: die Phantom-U-Boote jagen weiter. Wir in Skandinavien werden noch oft Besuch bekommen. Aber man soll das nächste mal nicht behaupten, daß die Marine zu schlecht ausgerüstet ist. Denn bisher ist es keinem Land gelungen, eines dieser rätselhaften Phantom-U-Boote zu fangen.

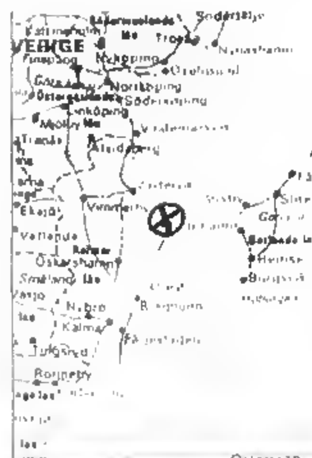
Bild-Texte:
'So sieht ein Echo eines Unterwasser-Gegenstandes aus (das kleine Ding über der Frequenzlinse). Es ist sehr schwierig, genau zu bestimmen, was es ist. (Foto: Schwedens Marine).'
'Ein unidentifiziertes Unterwasserobjekt kollidierte mit dem Rumpf des (japanischen) Schiffes "Johu Maru" im Persischen Golf und riß ein 16 m langes Loch in die Schiffsseite'
'In der Nacht zum 26.Mai 1976 tauchte ein Phantom-U-Boot in der Nähe der Segeljacht "Cygel II" im Skagerrak.'

Ende der Übersetzung aus 'Vi Menn', Nr.3, 1986.

D E R   K R E I S   D E S   T O D E S

Deutsche Übersetzung von Olaf Braun, aus der norwegischen Zeitschrift **'Det Ukjente'**, Nr.4/ 1987. Der fünfseitige Bericht wurde bezüglich der Darstellung über die 'Texaco Bogota' und 'Immen', die wir aus der vorhergehenden Übersetzung bereits kennen, gekürzt:

'Nicht nur im amerikanischen Bermuda-Dreieck geschehen merkwürdige Dinge. Auch in den schwedischen Gewässern bei Öland und Gotland geschieht etwas ähnliches. Die schwedischen Seeleute nennen dieses Gebiet den 'Kreis des Todes' (Dodens Sirkel: Todeszirkel).



Norwegische Zeitschrift:'Det Ukjente', Nr.4/1987

«DØDENS SIRKEL»

Det er ikke bare i det amerikanske Bermudatrianglet det skjer merkelige ting. Også i de svenske farvannene rundt Öland og Gotland skjer noe tilsvarende. Svenske sjøfolk kaller disse områdene for «Dødens sirkel».

Tekst: Jan-Ove Sundberg

Tidlig om morgenen den 24. juni 1968, ble tankbåten «Texaco Bogota», truffet av mystiske gjenstander, som laget et triangelformet hull på babord side. Gjenstandene forårsaket brann og eksplosjoner, og en av mannskapet døde. Foto: Pressens Bild.

Siden våre forfedre sjøsatte det første skipet, har utallige fartøyer forlist her. Men ikke før i nyere tid, har man etterhvert fått mistanke om at det er noe mystisk med disse forlisene.

«Dødens sirkel» ble også hjemsøkt av fremmede undervannsfartøyer lenge før de begynte å dukke opp andre steder i svenske farvann. Og bare i et fåtall av disse hendelser, mener marinen det kan ha vært involvert fremmede makters ubåter.

I luften har man dessuten observert uidentifiserte flyvende gjenstander siden 1950. Enkelte har lignet de klassiske UFO'ene, andre har hatt en helt ukjent form.

Om morgenen 8. november 1984, var kaptein Björn Somnell på vei hjem i sin Viggen til base F-13 i Norrköping. Klokken var 11.29, pluss 50 sekunder, når han ga følgende melding til basen på fastlandet: «Jeg stiger fra 300 til 1000 meter».

Deretter ble radiokontakten plutselig brutt, og Viggen-flyet forsvant fra radarskjermene.

Mystisk og uforklarlig styrtet det i dypet mellom Öland og Gotland — like i «Dødens sirkel»!

I hele syv minutter etter krasjet, registrerte landbasens radar via en radar i lav høyde ved Smålandskysten — en eller annen gjenstand med direkte tilknytning til ulykkesstedet. Men av radarbildene fremgår det ikke om gjenstanden befant seg på vannoverflaten eller i luften.

— Etter det jeg vet, har vi aldri tidligere sett noe lignende, sier oberstløytnant i luftforsvaret, Gösta Edwards.

Vraket ligger på 80 meters dyp. Statens havarikommisjon har klart å berge noen vrakdeler, men mysteriet er bare blitt mere uforklarlig.

Da det ikke fins noe som helst tegn på at flyet eksploderte i luften, spør man seg f.eks. om hvorfor kaptein Somnell ikke hoppet ut fra flyet? Flyhøyden var tilstrekkelig, sikten svært god og været bra.

Oberstløytnant Edwards sier at hverken vrakdeler, brannrøyk eller fugler, kan ha forårsaket det mystiske radarekko, som de mottok fra nedslagsfeltet.

Ennå, drøye to år etter kaptein Björn Somnells uforklarlige dødsstyrtning i

Der «Immen» forliste, spille et helikopter fra marinen inn metalliske lyder, som aldri har fått noen forklaring.

Seitdem unsere Vorväter das erste Schiff vom Stapel ließen, sind hier unzählige Schiffe versunken. Aber erst seit kürzerer Zeit hat man den Verdacht gefaßt, daß diese Schiffsunglücke etwas mysteriöses an sich haben.
Der 'Kreis des Todes' wurde schon von fremden Unterwasserfahrzeugen heimgesucht, lange bevor sie an anderen Stellen der schwedischen Gewässer auftauchten. Die Marine meint, daß die U-Boote fremder Mächte nur an einer geringen Anzahl dieser Geschehnisse beteiligt waren.
In der Luft dagegen hat man seit 195o unidentifizierte fliegende Gegenstände beobachtet. Einige glichen den klassischen UFOs, während andere völlig unbekannte Formen hatten.
Am Morgen des 8. November 1984 war der Flugkapitän Björn Somnell in seiner Viggen (schwed. Jagdflugzeug: O.Br.) auf dem Weg nach Hause zur F-13 Base in Norrköping (Südwestlich von Stockholm; O.Br.). Die Uhr zeigte 11 Stunden, 29 Minuten und 5o Sekunden, als er folgende Meldung an die Base auf dem Festland sendete: 'Ich steige von 300 auf 1000 Meter'. Darauf brach die Radioverbindung plötzlich ab und das Viggen-Flugzeug verschwand von den Radarschirmen. Mysteriös und unerklärlich stürtzte es in die Tiefe zwischen Öland und Gotland, in den 'Kreis des Todes'.
Ganze sieben Minuten lang nach dem Absturz registrierte das Radar auf der Landbase F-13 irgend einen Gegenstand auf dem Radar in niedriger Höhe an der Küste von Saamland, im direkten Zusammenhang zur Absturzstelle. Aber aus dem Radarbild ging nicht hervor, ob dieser Gegenstand sich auf der Wasseroberfläche oder in der Luft befand. 'Soweit ich weiß, haben wir bisher noch nie so etwas gesehen', sagt der Oberstleutnant in der Luftwaffe, Gösta Edwards. Das Wrack liegt in 80 Meter Tiefe. Die staatliche Havariekommission hat ein paar Wrackteile geborgen, aber das Mysterium ist damit nur noch unerklärlicher geworden.
Da es überhaupt kein Anzeichen dafür gibt, daß das Flugzeug in der Luft explodierte, fragt man sich z.B., warum Kapitän Somnell nicht aus dem Flugzeug abgesprungen ist. Er hatte genug Flughöhe, die Sicht war sehr gut und das Wetter war auch gut. Oberstleutnant Edwards sagt, daß weder Wrackteile, Rauch vom Brand oder Vögel die mysteriösen Radarechos, die man vom Absturzgebiet empfangen hat, verursacht haben können.
Bis jetzt, gute 3 Jahre nach dem unerklärlichen Absturz im 'Kreis des Todes', hat die staatliche Havariekommission das Kätsel noch nicht gelöst.

Ein Polizist wird immer als ein 'geschulter Beobachter' oder 'vertrauenswürdiger Zeuge' angesehen und niemand hat bezweifelt, was der Kriminalassistent Ernst Aakerberg eines Abends im Jahre 1957 auf Gotland sah.
Am 5. August dieses Jahres fuhren Aakerberg und seine Frau Karin ungefähr um 22 Uhr ein paar bekannte zu einer Fischerhütte am Lergravsvik auf dem nordöstlichen Gotland. Plötzlich sah die Gruppe, wie zwei komische fliegende Fahrzeuge über die Bucht vom Meer herangeglitten kamen. Die diskusförmigen Fahrzeuge passierten in gefährlicher Nähe einige hohe Klippen und der einzigste Laut, den man von ihnen hören konnte, war ein kräftiger Luftzug, der die Wasseroberfläche zum kräuseln brachte und die Bäume bewegte.
Die Fahrzeuge waren ungefähr 25 Meter im Durchmesser und stromlinienförmig. Die Farbe an der unteren Hälfte war silbergrau und glänzte wie rostfreier Stahl. In einer sich drehenden Kapsel auf der oberen Hälfte waren zwei 'herausstehende Teile', mit nach oben gebogenen Kanten zu sehen. Sie sahen keine Abzeichen, Fenster oder Bullaugen - nur die Umrisse eines langgezogenen Stiches. 'Als ich mich später bei den Militärbehörden erkundigte, sagte man mir, daß die Luftwaffe zu dem aktuellen Zeitpunkt kein Flugzeug in dieser Gegend hatte'. sagte Ernst Aakerberg.

Während einer Übung am Morgen des 27. Januar 1965 kollidierte plötzlich das U-Boot 'Springaren' mit einem unbekannten Unterwassergegenstand! Die Kollision war nicht stark, und der Marine zufolge bekam die 'Springaren' nur leichte Schäden. Aber das U-Boot mußte die Übung abbrechen und zur Reparatur einen Hafen anlaufen. Die Sache darüber, wer mit dem 800 Tonnen großen schwedischen U-Boot kollidierte, ist geheimgestempelt worden. Laut damaliger Zeitungsmeldungen äußerte eine Quelle innerhalb der Streitkräfte, daß es sich um 'ein für uns vollkommen unbekannter Typ eines Unterwasserfahrzeuges' handelte.

Dieses mysteriöse Fahrzeug hat sein Wirkungsfeld in der ganzen Welt und wird USO, Unidentified Submarine Object, genannt.

'DURCH DAS FERNGLAS BEOBACHTET. Während einer Schießübung der LV 2 auf dem Tofta Schießgelände sahen die Militärs 'einen enormen unidentifizierten fliegenden Gegenstand' über dem Meer, etwas nördlich von Öland.
Es war am Mittwoch, dem 23. August 1978. Es war 20.10 Uhr. Die beiden wehrpflichtigen Radarbeobachter Kenneth Kurkiaho und Kenneth Berg standen im Radarturm auf dem Tofta Schießgelände, ungefähr 2o km südlich von Visby auf Gotland.
Ihre Aufgabe war es, während der Übung mit Hilfe von Batteriefferngläsern und Radar über die See zu spähen und eventuell erscheinende Schiffe über die Beschußzone zu unterrichten.
Die Sonne war schon untergegangen. Das Wetter war klar und die Sicht gut. Beide Radarbeobachter entdeckten den Gegenstand gleichzeitig und Kenneth Kurkiaho erzählte:
'Zuerst sahen wir ihn mit dem bloßen Auge, dann durch das Fernglas. Er war enorm groß und befand sich verhältnismäßig weit entfernt, in einer Höhe von 1500 Metern. Er lag still in der Luft und gab weißes Licht von sich'. Der unglaubliche Gegenstand senkte sich langsam zum Wasser nieder, zum 'Kreis des Todes'. 'Der Gegenstand befand sich gute 6o km von uns entfernt, also etwas nördlich der nördlichen Spitze von Öland, aber das Radarecho war so groß, wie das eines Handesschiffes in ungefähr zwei Meilen Entfernung', fährt Kenneth Kurkiaho fort. (Anmerkung HUGIN: Der Beschreibung nach muß es ein riesengroßes Objekt gewesen sein.)
Ihr Chef, Fähnrich Lars Olowsson, benachrichtigte sofort die Küstenüberwachung. Aber bevor Fahrzeuge und Flugzeuge es schafften, die Sache näher zu untersuchen, verschwand der Gegenstand in der Tiefe!
Danach versuchte der Oberkommandant des östlichen Militärgebietes, den Gegenstand als 'Teil eines explodierten Satelliten' zu erklären. Aber die führenden Experten der Luftwaffe hatten dagegen noch eine andere Erklärung: 'Es war die Nordspitze von Öland, die man gesehen hatte!' Die vielen Zeugen nennen dieses einen Verschleierungsversuch. -

Das letzte Mysterium im 'Kreis des Todes' fand am 22. Juli 1986 statt, als der Minenräumer 'Skaftö' fast von einem USO im Kalmarsund getroffen wurde. Das fremde Unterwasserfahrzeug wurde auf einem sogenannten 'Familientag' entdeckt, was bedeutet, daß nahe Verwandte mit an Bord des Fahrzeuges sein dürfen. Aus diesem Grunde wagte der Kommandant nicht, das Feuer auf das Fahrzeug zu eröffnen. (Die schwedische Presse berichtete über diesen Vorfall; die 'VG' am 6.10.86 und die 'Dagbladet' am 7.10.86; die Männer der schwed. Marine hatten Frauen und Kinder mit an Bord. Offenbar in voller Kenntnis dieser Situation, hat sich das 'USO' mal aus der Nähe betrachten lassen; Anmerkung HUGIN.) Aber aus dem Wasser herausragende Teile konnten fotografiert und auf Video aufgenommen werden. Alle Bilder des USOs wurden vom Verteidigungsstab geheimgestempelt.

Es ist bisher so viel Mysteriöses zwischen Öland und Gotland geschehen, daß die Berufsfischer, die Freizeitseeleute und andere, die Behörden mit Fragen konfrontieren:
Was gibt es eigentlich in der Tiefe, was unser Leben bedroht? Was verursachte die Löcher in dem norwegischen Tanker (Texaco Bogota)? Was versenkte die 'Immen' und warum wurden die Nachforschungen als geheim erklärt? Was hat die Marine eigentlich auf dem Meeresgrund festgestellt und jetzt später auch an der Oberfläche? Was weiß man von dem tragischen Todesabsturz des Viggenflugzeuges?

Während die Behörden schweigen, flackern mysteriöse Lichter am Himmel über Öland und Gotland und unbekannte Fahrzeuge jagen über den Himmel und in der Tiefe des 'Kreises des Todes'.'
Ende der Übersetzung aus 'Det Ukjente', Nr.4, 1987.

Der Skjervøy-Fall

Der nachfolgende Bericht aus den UFO-INFORMATIONEN, Oslo, behandelt eine sehr interessante norwegische Sichtung aus dem Jahre 1963.

Die Beobachtung wurde auf der kleinen Insel Skjervøy im nördlichsten Teil Norwegens gemacht. Nachfolgend eine Zusammenfassung des Geschehens, wie es von dem Beobachter, Helge Mikalsen, Skjervøy, beschrieben wurde:

Am 21. oder 22. August 1963, nachmittags 5 Uhr, machte ich mich mit meinem Boot zu einem Fischfang im Kagsund, in der Nähe von Skjervøy auf. Das Wetter war klar, kein Wind. Gegen 6.30 Uhr änderte ich meine Position, mehr zu dem versunkenen Felsen „Skjervøyskjeret"; westwärts sah ich zur Insel Arnøy. Plötzlich sah ich eine Flamme, wie aus einer Rakete, dem Abschuß nach kam sie aus den Bergen. Erst dachte ich, die Marine hätte einen Übungsauftrag. Wenn dem so war, mußte es sich um etwas Neues handeln, denn ich sah eine etwa 2 m hohe orangefarbene Flamme. Dann sah ich ein Objekt, das kerzengerade hochstieg, jedoch war die Geschwindigkeit nicht so groß wie die einer abgeschossenen Rakete! In einer Höhe von etwa 1830 m verlosch die Flamme und ich erkannte die scharfen Umrisse eines grauen Objektes. Ich hielt es für eine Art Ballon oder Fallschirm. Dann bewegte sich das Objekt ostwärts gegen den Wind, behielt die gleiche Höhe und überflog eine Bergspitze (ca. 720 m) sowie ein kleines Dorf. Als es aus dem Sund sich mehr mir zuwandte, kam es tiefer und ich stellte fest, daß es weder Ballon noch Fallschirm war. Dann kam mir plötzlich der Gedanke, es könnte ein UFO sein. Nun konnte ich zwei Objekte ausmachen, ein größeres und ein kleineres. Das Größere hatte 5 große Fenster in der mir zugekehrten Seite, die etwa 1,85 m hoch und an der Spitze oval waren. Die Entfernung zu dem Objekt betrug ca. 150 m. Es schwebte etwa 15 Meter über dem Wasser. Auf einmal gingen zwei Schienen aus dem größeren Objekt runter und das schmalere hängte sich hieran und wurde in das große hineingezogen. Das schmalere war oval und etwa 3 m groß. Weder Flamme noch Rauch konnten beobachtet, auch kein Laut gehört werden.

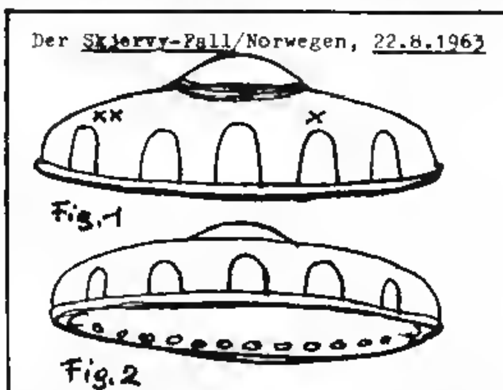
Es war jetzt etwa 6.40 Uhr nachmittags. Ich muß gestehen, ich war nervös und hatte Angst. Ich sah mich wegen anderer Zeugen um, konnte aber kein anderes Boot sehen. Der Wind verstärkte sich, die See war dunkel, jedoch blieb unterhalb des Objektes alles ruhig und blank. In einem der Fenster des Objektes sah ich ein grünes Licht (etwa 30 cm Ø), dessen Strahl auf mich gerichtet war. Dieses runde Licht änderte die Farbe von hell zu dunkelgrün. Irgendetwas schien sich hinter dem Licht zu bewegen. Ich versuchte, einen Fisch ins Boot zu heben, aber es gelang mir nicht. Ich war wie gelähmt. Ob dies auf der Erregung oder auf anderer Ursache beruhte, kann ich nicht sagen.

Ich schätzte die Größe des UFOs etwa 9 m hoch und etwa 36 m lang (resp. Durchmesser?). Ich kann nicht mit Bestimmtheit sagen, ob das Objekt rund oder oval war, als es sich während der Beobachtungsdauer mir näherte. Die Unterseite war flach, oben hatte das Objekt eine Kuppel. Das Objekt stand genau über einem großen, im Jahre 1944 hier versunkenen deutschen Frachter, der eine Metall- und Quecksilber-Ladung hatte. Ich konnte etwas beobachten, weiß aber nicht, ob es aus dem Wasser gezogen oder in das Wasser hinabgeworfen wurde. Man konnte zwischen dem Objekt und der See nur ein paar kleine dunkle Dinge sehen. Mir schien mehr, daß etwas aus dem Wasser kam und durch die Unterseite des Objektes heraufgeholt wurde. Während dieser Zeit von etwa 10 Minuten stand das Objekt bewegungslos. Dann schwenkte das UFO ein wenig nach der einen Seite und begann zu beschleunigen. Plötzlich war die Geschwindigkeit stark erhöht und innerhalb einer Minute war es in nördlicher Richtung aus dem Sund von Kvenangen entschwunden.

Die Farbe des Objektes war metallisch oder silbergrau.

Die erste Skizze (Figur 1) zeigt das Objekt, wie ich es vor mir stehen sah. Durch das mit XX bezeichnete Fenster auf der linken Seite war der kleine Gegenstand in das Innere gezogen worden. Aus dem auf der rechten Seite befindlichen, mit X bezeichneten Fenster kam das grüne Licht.

Die zweite Skizze stellt das Objekt von unten in einem Winkel gesehen dar. Hier ist ein Detail zu sehen, das ich im Bericht nicht erwähnt



habe: eine Reihe runder röhrenförmiger Öffnungen, die meiner Ansicht nach flexibel waren, denn ein Teil zeigte nach unten, andere in andere Richtungen. Ich kann diese nicht besser beschreiben, da ich sie nur wenige Sekunden erblickte.

Ich gebe mein Ehrenwort, daß dies ein wahres, persönliches Erlebnis ist.

Skjervøy, 22. März 1968
gez. Helge Mikalsen

Nach den von uns eingeholten Erkundigungen wird die Person als durchaus zuverlässig und die Begebenheit als wahr angesehen.

Übersetzung: K. Aasheim
Übermittelt durch: Nils Jacob Jacobsen
Cos-Mos/London; übersetzt: E. M. Clossek

UN Nr.186, Febr. 1972

Der Siegeszug der Wahrheit ist nicht mehr aufzuhalten !

NATIONAL Examiner 69¢
JANUARY 26, 1988 AMERICA'S FASTEST GROWING WEEKLY

UFO mystery solved!

They're leftover Nazis bent on establishing a bloody Fourth Reich

THE SOLUTION to the UFO mystery has been found at long last — the aliens are actually Nazis bent on establishing a bloody Fourth Reich!

And world governments have known about it all along, but they're scared to death, says a leading researcher.

Nazi Germany had built a small fleet of UFOs as early as 1940, according to Christof Friedrich, author of UFOs: Nazi Secret Weapon? (Samisdat, Toronto, Canada).

Friedrich claims that German UFO scientists escaped from their war-torn homeland as the Allied armies were closing in.

Writes Friedrich: "That some key scientists were obviously missing became clear, and though some plants and their installations were located, the staff with their machinery and prototypes had disappeared. Even the test pilots had vanished."

And Friedrich contends Hitler and his wife, Eva Braun, tricked the world into believing they committed suicide in a Berlin bunker during the last days of World War II.

Among the evidence Friedrich presents that Hitler is alive:

- The bodies of Hitler and Braun were never produced.
- The items introduced as evidence are only circumstantial — two of Hitler's hats, one pair of panties with the initials EB, and a few bones.
- The bloodstains found on the furniture in Hitler's quarters in the bunker were not of his blood type.
- The most important witnesses and the men closest to Hitler have never been found.
- There are too many reports and sightings, eyewitness reports, and even evidence that the suicide attempt was a brilliantly successful, carefully staged scenario.

The researcher says Hitler and Braun were flown to Norway in one of the world's first jets. The pair then boarded a submarine and were delivered to a secret base in South America.

Friedrich claims Hitler's U-boat convoy engaged in a fierce battle with the British Navy and the Germans destroyed a British blockade with secret high-tech weaponry.

Wrote Friedrich: "It would seem that the secret weapons, which Goebbels had spoken of in such glowing terms only a few days previous, were now put to use for the first time in an actual battle situation.

"The result was one sole survivor from a British destroyer and it was from this, the captain, that the words were uttered, 'May God help me, may I never again encounter such a force.' The report of the captain was carried in El Mercurio, a Santiago, Chile, newspaper."

Friedrich contends that Hitler's secret agents used counterfeit US dollars and British pounds to finance the construction of secret military bases in South America and UFO bases in Antarctica.

"Hitler had planned far ahead and at long range," according to Friedrich. "Obviously guided by the possible occupation and subsequent loss of Germany itself, he had cast around for land still available for colonization and found that Antarctica was, at that time, the only continent still unclaimed."

Added Friedrich: "The secret Nazi expeditionary force was headed by Kapitan Ritscher and took place in 1937-38. The force landed in the area of Queen Maud Land and established bases there. Over 11,000 photographs were taken for mapping purposes."

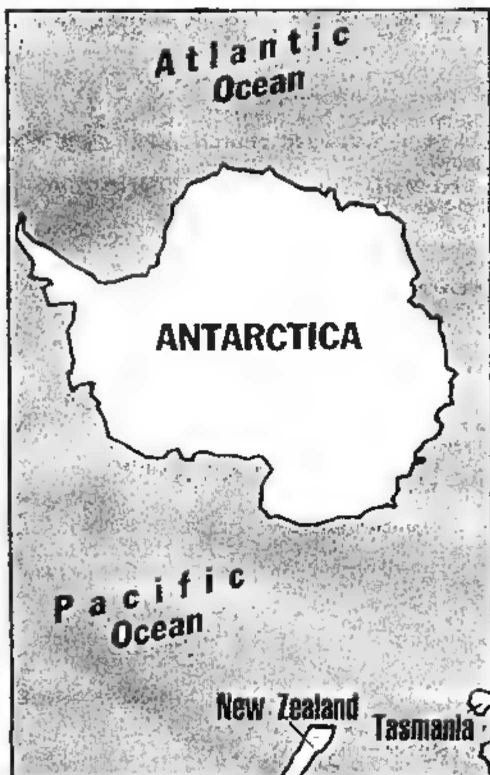
Incredibly, the researcher says the US and Soviet governments have known about the secret Nazi UFO bases for more than 40 years, but have covered up the truth because they do not know how to deal with it.

Friedrich claims Nazi spacecraft could have become sophisticated thanks to extraterrestrials who befriended the Nazis while they were hiding in Antarctica.

Writes the researcher: "Did Hitler's scientists perform their miracle alone, unaided, or did flying saucer people, perhaps visitors from other galaxies give them a helping hand because they had mastered the new technology and consequently spoke the same or at least similar technological language?"

Friedrich believes Hitler's so-called "Last Battalion" will spring into action with a worldwide economic collapse. Then the saucer Nazis will invade strategic military areas and rule the world.

— GEORGE GLIDDEN



ANTARCTICA was the site of secret UFO bases constructed by Hitler's agents.

HITLER TRICKED the world into believing he committed suicide.

U S - A M E R I K A N I S C H E S M I L L I O N E N - B L A T T

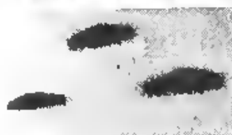
B R I C H T D A S S C H W E I G E N !

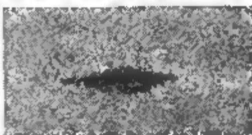
Sinngemäße Wiedergabe:

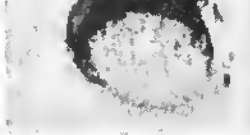
Das UFO Geheimnis ist gelöst !

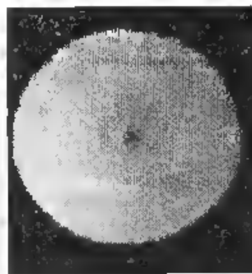
- Schon vor langer Zeit wurde des Rätsels Lösung gefunden: Die 'Außerirdischen' sind in Wirklichkeit Nationalsozialisten die ein neues, 4.Reich gründen wollen.
- Die Regierungen dieser Welt sind darüber bestens informiert, aber auch total verängstigt, sagt ein führender Forscher.
- Gemäß Christoph Friedrich, Autor von 'UFOs; Nazi Geheimwaffen?', Samisdat-Verlag, Toronto, Kanada, hat Reichs-Deutschland schon 1940 eine kleine UFO-Flotte gebaut.
- Friedrich behauptet ferner, daß deutsche UFO-Wissenschaftler mit ihren Maschinen, Prototypen, samt Testpiloten aus Deutschland verschwanden, als die alliierten Armeen näher rückten.
- Er behauptet und belegt, daß der 'Selbstmord' von Adolf Hitler und Eva Braun nur erfunden und zur Gegner-Täuschung gedacht war. Daher konnten Leichen nicht gefunden werden und die alliierten 'Beweise' waren lediglich Indizien ohne jeden Wert.
- Statt dessen ist Adolf Hitler mit einem der ersten Düsenflugzeuge der Welt nach Norwegen und von dort in einem U-Boot nach Süd-Amerika, in einen dort befindlichen geheimen Stützpunkt entschwunden.
- Auf der Fahrt dorthin, aber noch im Nordatlantik, wurde Hitlers U-Boot-Flotte (etwa 120 Boote; Anfang Mai 1945) von einem britischen Flottenverband aufgespürt, jedoch die Briten mit neuen, geheimen hochtechnologischen Waffen restlos vernichtet. Der einzige Überlebende, Kapitän eines britischen Zerstörers, erklärte danach: 'Gott behüte mich, noch einmal mit dieser Macht in Konflikt zu kommen'.
- Es scheint, daß die Geheimwaffen, die Goebbels noch wenige Tage zuvor in seinen Propaganda-Reden erwähnte, hier erstmals im Kampf angewandt wurden.
- Friedrich behauptet, daß Hitlers Agenten für die Errichtung der geheimen Militärbasen in Südamerika und UFO-Basen in der Antarktis, gefälschte US-Dollar und englische Pfund-Noten benutzt haben.
- Mit großem Weitblick hat Hitler vorausgeplant und unter anderem herrenloses Land in der Antarktis in Besitz genommen. Die deutsche Expedition fand 1938/39 unter Kapitän Ritscher statt. Sie landete in der Gegend von Königin Maud Land, wo sie Stützpunkte errichtete.
- Die amerikanischen und sowjetischen Regierungen wissen seit 40 Jahren von den geheimen deutschen UFO-Basen, haben aber die Tatsachen verschwiegen .
- Friedrich glaubt, Hitlers sogenanntes 'Letztes Bataillon' wird bei einem kommenden weltweiten wirtschaftlichen Zusammenbruch in Aktion treten. Dann werden die fliegenden Untertassen der Nationalsozialisten strategisch wichtige Gebiete übernehmen und die Welt regieren.

Exclusive


RAZIL Oct. 6, 1986


ITALY Oct. 19, 1986


CHILE Nov. 5, 1986


NORWAY Nov. 27, 1986

MALI Dec. 19, 1986

Wave of sightings sparks U.S. and

RECENT sighting of a gigantic starship prompted Ronald Reagan to sign an agreement with Kremlin kingpins.

By MICKEY McGUIRE and VLADIMIR CHIENKO

In a superpower pact more secret than the A-bomb or the Normandy invasion, President Reagan and Soviet Premier Gorbachev have agreed to combine their military might — to defend planet Earth if it's attacked by space aliens!

The authenticity of the mutual defense alliance was confirmed in a highly classified Soviet military briefing paper leaked to a Western journalist by a top echelon official in the Kremlin.

The mutual defense agreement calls for both the U.S. and Russia to muster all of their nuclear missiles, supersonic jet aircraft, manned and unmanned spacecraft — including the Shuttle — in an all-out operation to repel alien invaders from our skies.

The astonishing pact was

Reagan sieht „Jüngstes Gericht“

Washington (ap) – Der amerikanische Präsident Ronald Reagan hält es für durchaus möglich, daß sich die Welt gemäß der Offenbarung Johannis dem Jüngsten Gericht und der Entscheidungsschlacht von Armaggedon zwischen Gut und Böse nähert. Thomas Dine, Geschäftsführer eines für gute Beziehungen zwischen den USA und Israel werbenden Komitees, sagte, Reagan habe ihn am 18. Oktober empfangen und ihm erzählt, daß er am Abend zuvor mit den Eltern eines in Beirut ums Leben gekommenen US-Marineinfanteristen gesprochen hat. Der Präsident habe das Gespräch mit den Worten fortgesetzt: „Wie Sie wissen, gehe ich immer wieder auf Euere alten Propheten im Alten Testament und auf die Anzeichen zurück, die Armaggedon ankündigen. Ich ertappe mich dabei, daß ich mich frage, ob wir die Generation sind, die erlebt, wie das auf uns zukommt. Ich weiß nicht, ob Sie in letzter Zeit eine dieser Prophezeiungen wahrgenommen haben. Aber glauben Sie mir, sie beschreiben ganz gewiß die Zeit, die wir jetzt erleben."

Münchener Merkur, 31.10.1983

Aus aller Welt Nummer 1 Freitag, 2. Januar 1987 **WAZ**

Flugkapitän: UFO verfolgte uns über Alaska

ANCHORAGE (dpa)

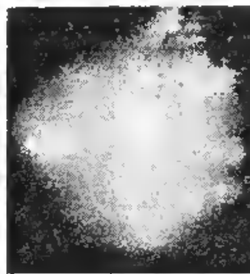
Ein riesiges unbekanntes Flugobjekt (UFO), das angeblich eine japanische Frachtmaschine über Alaska verfolgte, gibt zur Zeit in den USA Rätsel auf. Der Zwischenfall ist von der US-Luftfahrtbehörde FAA und der Luftwaffe teilweise bestätigt worden. Das unbekannte Objekt war auf den Radarschirmen der FAA und der Air Force gesichtet worden.

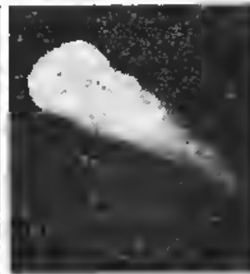
Der in Anchorage (Alaska) stationierte Flugkapitän Kenju Terauchi (47), der seit 29 Jahren als Pilot tätig ist, schilderte das UFO als riesiges walnußförmiges Gebilde, das „zweimal größer als ein Flugzeugträger" gewesen und von zwei kleineren Objekten begleitet worden sei. Das beleuchtete fliegende Objekt sei parallel zu dem Jumbo-Jet der Japan Airlines geflogen und habe sich ihm so weit genähert, daß er die FAA über Funk um Erlaubnis gebeten haben, ein Ausweichmanöver zu fliegen.

Er habe die Flughöhe daraufhin um mehr als tausend Meter verringert und sei Kurven geflogen, berichtete Terauchi, aber „sie folgten uns immer noch". Die Flugkontrolle der FAA berichtete, das auf dem Radarschirm beobachtete Objekt habe den JAL-Flug 1628 mindestens 32 Minuten lang begleitet und sich dem Jumbo dabei bis auf fünf Meilen genähert.

Auf die Frage, warum das UFO wohl ausgerechnet seine Frachtmaschine verfolgt habe, hatte Terauchi eine einleuchtende Erklärung parat: „Wir hatten Beaujolais an Bord."

U.S.A. Dec. 30, 1986


CANADA Jan. 10, 1987


LAOS Jan. 22, 1987

Exclusive

KENYA Feb. 14, 1987

BULGARIA Feb. 16, 1987

secret superpower treaty

Russia vow to join forces against UFO onslaught

SOVIET leader Mikhail Gorbachev vows to join forces with the U.S.A.

signed, sealed and delivered to Reagan and Gorbachev only three days after Alaskan radar trackers confirmed that an immense UFO was plotted as it hovered near a Japan Air Lines 747 jetliner last November. That UFO — described as "bigger than two aircraft carriers" — was just one of literally hundreds of UFO sightings that have been reported from every country since October 1986.

"We have strong reason to believe that there is a definite routine being carried out by what can only be spaceships from outer space," the briefing paper stated.

"There are also intelligence data from our field agents that indicate some of the alien craft have landed on Soviet territory.

"In light of these confirmed reports, the Soviet Union and the United States of America agreed to take prudent steps to insure a united capability to defend Earth in the event of an invasion by alien forces from other worlds."

The paper outlines the "mobilization" of conventional air, sea and ground forces and the immediate dispersal of Soviet and U.S. nuclear-armed submarines.

Of greater importance, however, will be the activation of strategic satellites already in Earth orbit which will fire their laser rays at attacking alien starships while they are still in deep space.

"Everyone has been terrified that President Reagan's so-called Star Wars Initiative posed a threat of world annihilation. But an invasion of Earth by space aliens would bring a global holocaust no one can even begin to imagine," a Pentagon official said. "I cannot help remembering something President Reagan said in 1980," the official continued. "He told the audience, 'We may be the generation that sees Armageddon.' But this pact with the Soviets could be the salvation of Earth."

47 WEEKLY WORLD NEWS April 14. 1987 USA-Bericht, verkleinert

Letzter Versuch unserer Besatzer ?

Wurde das seit Jahrzehnten bestehende alliierte Bündnis gegen Deutschland jetzt in einem Geheimpakt zu einem noch engeren militärischen Bündnis erweitert? Werden die USA und die UdSSR jetzt auch zu Lande, zu Wasser und in der Luft, engstens gegen die reichsdeutsche Flugscheibenmacht zusammenwirken? Deutsche Übersetzung nächste Seite:

USA und Rußland beschwören die Vereinigung ihrer Kräfte

gegen UFO - Überfall

Letzte Sichtung eines gigantischen Raumschiffes veranlaßte Ronald Reagan ein Abkommen mit den Kremlmachthabern zu unterzeichnen.

In einem **Supergeheimpakt**, geheimer als die A-Bombe oder die Invasion in der Normandie, haben Präsident Ronald Reagan und Sowjet-Parteichef Gorbatschow beschlossen, ihre militärischen Kräfte zu vereinen, um den Planet Erde gegen den Angriff **feindlicher Raumschiffe** zu verteidigen.

Die Glaubwürdigkeit der gegenseitigen Verteidigungsallianz wurde bestätigt durch ein hochklassiges kurzes Militärpapier, das einen westlichen Journalisten über eine durchlässige Stelle im Kreml erreichte.

Das gegenseitige Verteidigungsbündnis verpflichtet sowohl die USA, als auch Sowjetrussland, all ihre Atomraketen, Spionage-Flugzeuge, bemannte und unbemannte Raumschiffe - einschließlich der Shuttle - zu vereinen in einer universellen Operation, um feindliche Angreifer aus dem Weltraum zurückzuschlagen.

Der erstaunliche Pakt wurde nur drei Tage, nachdem Radar-Leitstellen in Alaska bestätigten, daß ein ungeheures UFO sich einem japanischen Linienflugzeug der Japan Airlines, Nr.747, im letzten November näherte, unterzeichnet, besiegelt und an Reagan und Gorbatschow ausgehändigt. Dieses UFO, größer als zwei Flugzeugträger - war nur eine von hunderten UFO-Sichtungen, die seit Oktober 1986 aus jenem Land gemeldet wurden.
Wir sind der festen Meinung, daß hier eine bestimmte Übung stattfindet, die uns vorführt, zu was Raumschiffe aus dem Weltraum in der Lage sind, stellt die kurze schriftliche Mitteilung fest.
Es gibt auch bestimmte Angaben unserer Geheimagenten darüber, daß einige der feindlichen Raumschiffe auf sowjetischem Gebiet gelandet sind.

Angesichts dieser bestätigten Berichte sehen sich die Sowjet-Union und die Vereinigten - Staaten von Amerika veranlaßt, umgehend Schritte zu unternehmen, um ihre militärische Kraft zu vereinigen, damit sie, im Falle eines Angriffs von feindlichen Kräften aus dem Weltraum, die Erde verteidigen können.

Das Papier umfaßt die **Mobilmachung der konventionellen Luft-, See- und Landstreitkräfte** und den sofortigen **Einsatz von russischen und amerikanischen Atom-U-Booten.**
Von größerer Bedeutung ist jedoch die Bereithaltung der Militär-Satelliten, die sich schon in der Erdumlaufbahn befinden, welche ihre Laser-Kampfstrahlen auf angreifende Weltraumschiffe richten können, wenn sie sich noch im entfernten Weltraumgebiet befinden.

Jedermann war erschreckt, die Initiative zum Sternenkrieg von Präsident Reagan sei eine Bedrohung des Weltfriedens.
Aber ein Angriff durch feindliche Raumschiffe auf die Erde würde einen globalen Holocaust auslösen, den sich niemand vorstellen kann, sagte ein Pentagon-Mitglied.
'Ich kann mich erinnern, daß Präsident Reagan im Jahre 1980 sagte', erwähnt der Pentagon-Sprecher, 'daß wir die Generation seien, die Harmagedon sehen würden.'
Aber dieser Pakt mit den Sowjets könnte die Rettung der Erde bedeuten.
(Anmerkung HUGIN: Ein großer Irrtum dieser 'Herren', denn das bevorstehende 'endzeitliche Weltgericht' ist ja - mit Worten der Bibel gesprochen - gegen diese heute die Welt beherrschenden 'Satansmächte' gerichtet).

Deutsche Übersetzung aus:
'Weekly World News', USA - 14.April 1987 - Mickey McGuire und Vladimir Chienko.

Diesem 'Supergeheimpakt' der beiden Großmächte, ist ja die Meldung in der amerikanischen Presse vorausgegangen, die wir hier nochmals aus der Berliner 'taz' vom 17.2. 1987 zitieren:

> 'Auf dem Treffen in Genf äußerte der Präsident der USA den Gedanken darüber, daß sich die Vereinigten Staaten und die Sowjetunion - falls der Erde eine Invasion von Außerirdischen drohen würde - vereinigen werden, um diesen Überfall zurückzuschlagen.' (Siehe hierzu auch den Bericht der 'New York Post', vom 4.12.1985, wiedergegeben in der HUGIN-Schrift: 'Deutschland; Besetzt wieso; Befreit wodurch', S.70)

Gemäß der 'Weekly World News' wurde dieser Geheimpakt schon kurz nach dem 'UFO'-Ereignis vom 17.11.1986 über Alaska geschlossen. Die hiesige Presse hat dieses beachtenswerte Ereignis - ein Flugobjekt immerhin zweimal größer als ein Flugzeugträger - nur sehr kläglich abgehandelt (siehe Bericht der 'Westdeutschen Allgemeinen Ztg.', Essen, vom 2.1.1987 auf Seite 92). Mit dem Hinweis 'Beaujolais an Bord' wird die zuvor geschilderte Begebenheit aber sofort wieder lächerlich gemacht!
Über dieses Alaska-Ereignis besitzen wir inzwischen 76 Seiten fotokopiertes Material vom amerikanischen Bundesluftfahrt-Ministerium (FAA), das in den USA auf einem diesbezüglichen grauen Markt in Umlauf ist und uns dankenswerter Weise von einem unserer Leser - ein in USA lebender Deutscher - freundlicherweise zugesandt wurde.
Während die Beamten der FAA schon allein über diesen einen Vorgang vom 17.11.1986 seitenlange Verhörprotokolle anlegten, wird die Weltöffentlichkeit über diese sensationellen Riesen-Raumschiffe immer noch im Unklaren gelassen.
Im Beisein von zwei weiteren Beamten und einem japanischen Dolmetscher, verhörte am 2.1.1987 der FAA-Inspektor Richard O.Gordon, den jap. Flugkapitän Kenju Terauchi von der 'Japan Air Line',(JAL). Das Verhörprotokoll umfaßt 19 Seiten. Flugoffizier Takanori Tamefuji wurde am 5.1.87 vom FAA-Inspektor Peter E.Beckner verhört; Protokoll: 23 Seiten. Am 15.1.87 verhört Beckner auch noch den Flugingenieur Yoshio Tsukuba zu dem Ereignis, das auch von den amerik. Radarstationen in Alaska beobachtet wurde. Das Protokoll umfaßt 5 Seiten. Die angefertigten Protokolle sind jeweils mit den entsprechenden Unterschriften versehen wie 'Gordon','Beckner', selbst Dolmetscher Sayoko Mimoto hat mit unterzeichnet.
Von einigem Interesse wäre noch kurz folgendes:
Die Japaner hatten während der zweiunddreißig minütigen Begleitung durch das riesige Flugobjekt teils Funkstörungen, teils über Funk auch seltsame Geräusche vernommen. FAA-Inspektor Gordon stellt nun an Terauchi die Frage: 'Sagten Sie, diese seien ähnlich der deutschen Sprache gewesen?' Welch eine Frage, wo doch die 'UFOs' wenn schon, so doch nur aus dem Weltraum zu kommen haben und mit 'Außerirdischen' bemannt sein sollten. Hier wird von Gordon nun nach deutsch klingenden Geräuschen gefragt; nanu?!

Kommen wir nochmal zurück zum obigen **Supergeheimpakt.** Wenn dieser kurz nach dem Alaska-Vorfall, also noch im November 1986 geschlossen sein dürfte, dann hat Reagan mit seiner Äußerung von Anfang Dez.1985 genau gewußt, wovon er sprach, nämlich von diesem sicherlich schon in Vorbereitung befindlichen Pakt.
Wir sehen also, die eine wie die andere Meldung ergänzen sich vortrefflich. Berücksichtigen wir noch das jüngste Treffen zwischen Reagan und Gorbatschow im Weißen Haus in Washington, Anfang Dezember 1987, als der erstere dem zweiten die Duzfreundschaft mit den Worten 'Sag Ron zu mir', antrug, dann dürften kaum noch Zweifel an dem tatsächlich zustandegekommenen Supergeheimpakt bestehen bleiben. Daß es bei diesem Treffen nicht um Mittelstrecken-Raketen ging, wie offiziell verkündet wurde, weil diese doch ohnehin nicht funktionsfähig sind, dürfte jedem aufmerksamen politischen Beobachter inzwischen klar sein. Vielmehr könnte diese Duzfreundschaftsgeste ein geheimes, aber deutliches Signal für dieses noch engere Zusammengehen symbolisieren.
Die Reagan-Äußerung vom gemeinsamen Vorgehen gegen die 'Feinde aus dem All', der 'Supergeheimpakt' und die geschlossene Duzfreundschaft im Weißen Haus zeigen jedenfalls, daß der seit Jahrzehnten propagandistisch hochgespielte Ost-West-Gegensatz ein riesiger Schwindel war, um die jahrzehntelang betriebene Aufrüstung des Ostens wie des Westens irgendwie plausibel zu begründen: der Westen aus Angst vor

Auszüge aus den Verhörprotokollen des Bundesluftfahrtministeriums der USA, bezüglich der 'UFO'-Beobachtung über Alaska durch die japanische Frachtmaschine:

RECORD OF INTERVIEW WITH JAL CAPTAIN

Richard Gordon, Manager, FSDO-63
Kenju Terauchi, Captain, JAL
Frank Fujii, Interpretor, JAL
Sayoko Mimoto, FAA Airways Facilities
Mr. Shinbashi, Station Manager

Seite 1

On January 2, 1987, Inspector Richard O. Gordon, FSDO-63, and Japanese Interpertor Sayoko Mimoto, FAA Airways Facilities, interviewed JAL Captain Kenju Terauchi at JAL Operations, Anchorage, Alaska. The interview was conducted for the purpose of gathering first-hand witness testimony with regard to a sighting on November 17, 1986, by Captain Terauchi and his crew of an unidentified flying object. The following text is a record of the interview:

R. Gordon — Think what I'm going to . . .

— — — — — — — — — — — — — —

F. Fujii — Now how about communications, naviagion, or interferring of any sort . . .?

K. Terauchi — This ah small aircraft near the here, so ah all the way VHF transmit on (unintelligible) with ah some we got a like some kind of . . . like ah, jamming.

R. Gordon — Some kind of interference?

K. Terauchi — Interference.

Seite 8, unten

R. Gordon — On the VHF?

K. Terauchi — Yes then this one leave for mothership . . .

R. Gordon — Ah ha

K. Terauchi — Back to normal(?)

R. Gordon — Okay, did you say it's like German talking uh?

— — — — — — — — — — —

Kapitan Kenji Terauchi bezeugt vor seinem Flugzeug durch diese Zeichnung sein gigantisches UFO-Erlebnis

K. Terauchi — Yeah, yeah, yeah.

Seite 9, oben

R. Gordon — Okay

S. Mimoto — Was it's sound like speaking in German, or just jamming noise?

K. Terauchi — It was just noise, sounded zaa, zaa

R. Gordon — Oh just noise . . . Okay, okay I misunderstood you, I'm glad you brought that out.

— — — — — — — — — — — — — —

S. Mimoto — (unintelligible)

R. Gordon — Okay, fine just so we know if someone asks us that question we can answer. Very good. Well I have a lot better understanding of what transpired then what we got out of a bunch of people when we talked, and I want to thank you folks for your time. I really appreciate it.

Richard O. Gordon
MGR AL-FSDO-63

Seite 19

Sayoko Mimoto

INSPECTION AND SURVEILLANCE RECORD

1. WORK ACTIVITY	2. UNITS	3. HOURS
INCIDENT		

4. NAME AND ADDRESS OF CARRIER, OPERATOR, AIRPORT, AGENCY, OR AIRMAN	5. CERTIFICATE NO. OR AIRCRAFT REGIS-TRATION MARK (No.)	6. RESULTS	7. FURTHER ACTION REQ.
		SATISFACTORY	NO
		UNSATISFACTORY (Explain in item 8)	YES (Explain action in item 8)

8. FINDINGS/RECOMMENDATIONS

J.A.L. B-747 CARGO FLT 1628 FROM ICELAND TO ANCHORAGE. CAPT. KENJU TERAUCHI. SPEED .84 MACH.

I received A CALL FROM DICK POWERS CONCERNING A JAL FLT which the CAPT. HAD STATED HE WAS being followed or shadowed.

I observed The A/C LAND ON R/W 6R AT 1820 HOURS NO OTHER A/C WAS NOTED. THE B-747 TAXIED TO INTL RAMP Area. I INTERVIEWED CAPT. TERAUCHI & Crew of TWO (F/O & F/E) The CAPT. STATED THAT THIS WAS The 1ST Time Anything like this had happened to him. he STATED that approx. 5NM After PASSING the Canadian/Alaskan Border at 35,000' Something Appeared 5 to 7 NM in front of the A/c it had lights 4 or 5 in a line (see drawings) and he said it was bigger Than they were (B-747). AT TIMES this object would Newer the other side TO the CAPT SIDE of the A/C (LEFT) (Right). He referred to the dark side. - AFTER PASSING the FAI Area he requested to fly parallel to COURSE and this was granted. See page 2 →

(If more space is required, use reverse side)

	DATE	REGION AND DISTRICT OFFICE	INSPECTOR'S SIGNATURE
OPERATIONS MAINTENANCE X AVIONICS	11/17/86	AAL-FSDO-63	[signature]

FAA Form 3112 (6-70) 17. Nov. 1986 — U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 1987-571-368/313

A JAL flight engineer, Yoshio Tsukuba, was interviewed by Peter Beckner of FAA on January 15, 1987, through an interpreter, Sayoko Mimoto, regarding to the UFO which had been sighted on the 17th of November, 1986, by Captain Terauchi.

Beckner: Describe what you saw.

Tsukuba: May I speak in Japanese?

Seite 1

Beckner: Oh! Yes, please.
Mimoto: Oh! yes, please.

Tsukuba: The first time I saw it was through the L1 window, at the 11 o'clock position. It looked larger than navigation lights. I do not remember exactly how many

[signature]
Peter E. Beckner
A.S.I.

[signature]
Sayoko D. Mimoto
Interpreter

Seite 5

dem bolschewistischen Osten und der letztere aus Angst vor dem kapitalistischen Westen. In Wahrheit haben sich die beiden Siamesischen Zwillinge bewaffnet und hochgerüstet um im Ernstfall gegen die reichsdeutsche Flugscheibenmacht gewappnet zu sein! ! !

Während noch in den 70er und Anfang der 80er Jahre die drohende Gefahr eines atomaren Krieges dramatisch hochgespielt wurde, eines totalen Vernichtungskrieges, der auf Europa, möglichst noch begrenzt auf Deutschland, geführt werden sollte, hat sich seit etwa zwei Jahren eine neue und veränderte Situation eingestellt.
Die Großmächte sprechen vermehrt vom Rückzug ihrer Truppen aus Europa, aus Deutschland - und verwirklichen das zum Teil auch schon - ebenso auch von atomarer und konventioneller Abrüstung.
Man spricht von Null-, Null/Null- (also Latrinen-Lösung) und dreifacher Null-Lösung. In allen besetzten Teilen Deutschlands werden Kasernen geräumt, das Ami-Hauptquartier wurde schon vor Jahren aus Deutschland heraus, nach England verlegt. Die Sowjets wollen mit ihren Kriegsschiffen das Mittelmeer räumen und aus Afghanistan abziehen. Die Amis müssen Spanien räumen und damit ihre längste Startbahn in Europa, in Torreon, aufgeben.
Wenn nicht alles ein großer Bluff ist, um im letzten Augenblick doch noch zuzuschlagen, dann ist jedenfalls das bisher unbekannte 'friedfertige Verhalten' der Großmächte erzwungener Natur. Die einst vom atomaren Massenvernichtungswahn besessenen großen Brüder haben nicht Milliarden in die Rüstung gesteckt um jetzt mir nichts dir nichts abzurüsten. Sie werden von OBEN unter Druck stehen!
Könnte ihre neue Strategie etwa so aussehen: Freigabe Europas, Rückzug auf die eigenen Territorien und von dort aus gemeinsame Verteidigung mit Luft- See- und Landstreitkräften?
Beobachten wir die Entwicklung weiter.

Schon in den 60er Jahren hatte sich bei politischen Kennern die Erkenntnis durchgesetzt: **Die UFOs sind die Revolution mit dem längeren Atem!**
Welche Umwege oder Schachzüge unsere Besatzer auch noch versuchen werden, über die eine Tatsache kann es für uns keine Zweifel geben:

AM ENDE WIRD DIE REICHSDEUTSCHE FLUGSCHEIBENMACHT SIEGEN !

GEHEIME WUNDERWAFFEN

Fliegende Untertassen, UFOs, Außerirdische, grüne Männchen sind Wortschöpfungen und gezielter Ablenkungsschwindel der Alliierten Mächte und ihrer Medien in Ost und West.

Tatsache ist: Flugscheiben, Flugkreisel und Feuerkugeln wurden in supergeheimen deutschen Werkstätten vor 1945 entwickelt und gebaut. Belegt durch BRD-Presseberichte von 1950-1957 und Bundeswehr-Nachschlagewerke u.a.Quellen.

Diese sogenannten Wunderwaffen fielen **nicht** in Feindeshände, wie damals irreführend behauptet oder vermutet wurde.
Teils vom 'Geheimgeschwader KG 200', teils mit Riesen-Fracht-U-Booten und Flugscheiben wurden während der letzten zwei Kriegsjahre, teils auch früher, Mensch und Material in dafür vorbereitete entlegene - dank der Supertechnik - nicht mehr angreifbare deutsche Sperrgebiete in Übersee, befördert. Bis zu 26 000 qkm große Sperrgebiete sind bekannt geworden. Auf organisierten Flucht-, besser gesagt, Absetzungs-Routen sind bis weit in die 50er Jahre hinein noch Deutsche beiderlei Geschlechts nachgezogen worden. Die weltweit immer wieder gesichteten 'UFOs' sind eindeutig und fast lückenlos nachweisbar, das Resultat dieser Zusammenhänge!
Auf höherer physikalischer Ebene wurden revolutionäre Antriebs- und Waffentechniken entwickelt.

Diese phantastisch anmutenden Tatsachen können heute enthüllt werden, auch wenn es die Medien - jedenfalls im Gesamtzusammenhang - noch verschweigen!